Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen ...

Arthur von Mayer


LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA
THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA 1868





A. von Mayer,

Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen.

I. Band,

Theil I und II umfassend.

Geschichte und Geographie

der

Deutschen Eisenbahnen

von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart

1890.

Bearbeitet nach Original-Quellen

als Lehr- und Prüfungsbuch für die deutschen Eisenbahn-Beamten,
als Handbuch für Börsen-Interessenten, Capitalisten und Eisenbahn-Unternehmer,
sowie als Hilfsbuch zum Studium für Jedermann

von

Arthur von Mayer
Eisenbahn-Stations-Vorsteher I. Klasse a. D.



Berlin 1891.
Wilhelm Baensch Verlagshandlung.

Wie du aus Feuerschlünden rauchende Dampfbahn
Sausend über den klirrenden Schienenstrang,
Reiche verbindend, Städte erschaffend, Wüsten bevölkernd,
Durch die harrende Welt deinen Segen trägst,
So sei du ein Bild dem Geiste der Menschheit,
Dass er aus dampfenden Arbeitsschlöten
Auf sich ringe zum Lenker im Lande der Liebe!

Dr. Adalbert von Hanstein.

Eintheilung.



Inhalts-Verzeichniss.

I. Theil.

Die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Deutschland im Allgemeinen und in jedem deutschen Staate im Besonderen.

II., III. und IV. Theil.

Geschichte der in anderen Bahncomplexen aufgegangenen Eisenbahnunternehmungen, Geschichte und Geographie der gegenwärtigen Staatsbahnen sowie Geschichte und Geographie der gegenwärtigen Privatbahnen.

(Alphabetisch ineinander geordnet.)



Meiner Arbeit auf den Weg!

Die Eisenbahnen haben sich dank der ihnen inne wohnenden gewaltigen Kraft zum Schöpfer und Träger aller Volkswohlfahrt durchgebildet. Länger schon als ein halbes Jahrhundert erfreut sich Deutschland ihrer Einführung — sie sind uns zur Nothwendigkeit für das tägliche Leben geworden. In kundigen Kreisen wusste man auch, dieselben sich dienstbar zu machen als selten versagendes Mittel zum Gewinn, man schlug aus ihrem Eisen für sich selbst Gold, man würdigte sie zum Speculationsartikel herab, — man bannte mit ihnen Hunger und Elend, man erhob sie zur Genossin der Armee, man schlug mit ihnen glorreiche Kriege: aber man zollt ihnen nicht die gebührende Achtung. Sie sind ein Stiefkind der Verwaltung, man giebt ihnen kein einheitliches Beamtencorps, man lässt ihnen nicht, was sie selbst verdienen, man unterbindet sie in ihrem Können, man nutzt sie aus — aber man vernachlässigt sie; man verlässt sich auf die Ständigkeit ihres Eisens, das durch sie zum Edelmetall geworden! Man nimmt, was sie geben, aber man bemüht sich nicht, zu heben, was sie zu geben vermögen.

„Wir stehen unter dem Zeichen des Verkehrs“, wir stehen unter dem Zeichen des geflügelten Rades; dieses hehre Zeichen ist aber in umgekehrter Ordnung Darwinscher Theorie zum Actenschwanz verkümmert, weil man glaubt, die Eisenbahnen und mit ihnen Handel und Wandel vom grünen Tisch aus im Wege des Schreibwerks nach oberflächlich erlernten Formen beherrschen und leiten zu können, weil man sich nicht die Mühe nimmt, die Eisenbahnen in ihrer Entstehung und Entwickelung zu studiren und hieraus zu lernen, was ihnen Noth thut, weil man sie als nebensächlichen Theil der allgemeinen Verwaltung betrachtet, während sie die erste Stelle in derselben einzunehmen für sich fordern dürfen.

Unwissenheit der Beamten in der Eisenbahnverwaltung über Alles bezüglich ihres Berufs, was ausserhalb des eigenen engsten Wirkungskreises liegt, Gleichgültigkeit selbst des gebildeten Theils vom Publikum gegen Alles betreffs der Eisenbahnen, was nicht die

eigene Tasche berührt, Unkenntniss der einschlägigen Verhältnisse bei den Sendboten des Volks, Mangel jeder Erwiderung von berufener Stelle auf die gröbsten Unrichtigkeiten bei den Verhandlungen der gesetzgebenden Körperschaften — dies Alles giebt den Beweis für die Richtigkeit des obigen Nothrufs.

Nur im allgemeinen Wohlstande wurzelt der Nationalgeist und mit ihm die Nationalkraft; für jenen sind in der Gegenwart aber die Eisenbahnen Vorbedingung und treibende Kraft — darum pfleget Euere Eisenbahnen, um Wohlstand, Nationalgeist und Nationalkraft zu erhalten und zu beleben! Und weiter; in den durch die Weisheit unserer Fürsten und durch die Bemühungen der Diplomatie vorläufig noch hingehaltenen Kriegen der Zukunft werden gerade für Deutschland die Eisenbahnen von noch wesentlicherer Entscheidung sein als in denjenigen der jüngeren Vergangenheit. Unseren möglichen und wahrscheinlichen Gegnern können wir die gleiche Vaterlandsliebe, deren wir uns rühmen, nicht absprechen, die Technik der Waffen ist in allen Armeen der civilisirten Völker fast gleich hoch entwickelt, Muth — zeigt auch der Mameluck; in nichts von diesem Allem also dürfen wir eine wesentliche Ueberlegenheit für uns in Anspruch nehmen, und so liegt gerade für Deutschland, welches auf getrennten Kriegstheatern mit numerisch überlegenen feindlichen Kräften zu rechnen haben könnte, in der Kunst der Strategie und in der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen die Entscheidung der künftigen Kriege — darum pfleget Euere Eisenbahnen, um die Wehrkraft des Landes zu erhalten und zu erhöhen! — Diese beiden hier entwickelten Gesichtspunkte umfassen das Wohl und Wehe unseres Vaterlandes und unseres Volkes; bei Beiden sind die Eisenbahnen gleich sehr betheiligt, und doch sollten diese nicht werth sein, das Studium der eigenen Beamten, des Offiziercorps auch im Allgemeinen, der Gebildeten des Volks überhaupt und der Stolz der Nation zu werden? Undankbares Geschlecht! Soll erst ein kommendes in der Verehrung der Eisenbahn als Antike deren Geschichte, wenn überhaupt noch möglich, ausgraben aus vergilbten Acten? Mich hat begeistertes Interesse für meinen früheren Beruf bestimmt, in rastloser jahrelanger mühevoller Arbeit für mich und diejenigen, welche aufzurütteln mir vergönnt sein möchte, die Geschichte der deutschen Eisenbahnen schon jetzt zu heben, und so übergebe ich das Resultat meines Forschens und Sammelns der Oeffentlichkeit behufs Anregung gleichen Interesses unter meinen ehemaligen Berufsgenossen aller Chargen, unter den Gebildeten des Volkes, in allen Schichten der Nation!

Das Werk ist durchaus Originalarbeit. Zu derselben sind Gesetz- und Verordnungsblätter, Staatshandbücher der deutschen Bundesstaaten, Kammerverhandlungen, Jahresberichte der Eisenbahnverwaltungen, Gesellschafts- und städtische Acten, das wohlassortirte Archiv der Deutschen Bank sowie nach Tausenden zählende Correspondenzen mit den zuständigen Ministerien, mit den statistischen Aemtern des Reichs und der Bundesstaaten, mit den Eisenbahnverwaltungen, mit Gerichtsbehörden, mit Magistraten der Städte, mit Bankinstituten sowie mit einzelnen Personen etc. benutzt. Neben und über diesen Quellen aber habe ich aus persönlichen Rücksprachen mit zuständigen hohen Würdenträgern der deutschen Bundesstaaten geschöpft. Bereits vorhandene eisenbahnwissenschaftliche Werke sind im Allgemeinen erst nach Fertigstellung des Manuscripts vergleichsweise zu Rathe gezogen, so: Dr. von Reden, Dr. Michaelis, M. v. Weber, Dr. Fraas, ferner „Friedrich List und die erste grosse Eisenbahn Deutschlands“, „Die Entstehung und Entwickelung der Eisenbahnen im Herzogthum Oldenburg“, „Der Bau der bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheins“, „Die Geschichte der sächsischen Staatseisenbahnen“, die „Statistischen Nachrichten von den preussischen Eisenbahnen“, die „Statistischen Nachrichten des Vereins der deutschen Eisenbahnverwaltungen“, die „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands“ vom Reichseisenbahnamt, die „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“, die deutschen Verkehrsblätter, sowie Berliner, Dresdener und Münchener Börsenbücher; alle aber sind nur mit grösster Vorsicht und unter Anrufung der zuständigen Verwaltungen betreffs der häufig voneinander abweichenden Angaben angewandt. Zu den geographischen Abhandlungen sind die bekannten Conversationslexica von Brockhaus, Meyer, Pierer, das geographische Lexicon des Deutschen Reichs von Neumann, die geographischen Handbücher von Stein, Brachelli, Daniel, von Klöden und von Roon, die Atlanten von Sohr-Berghaus und Ravenstein, Reymannsche und Generalstabskarten sowie die Karten des Reichseisenbahnamtes benutzt worden.

Zum Schluss erfülle ich die angenehme Pflicht, den hohen Würdenträgern der deutschen Bundesstaaten, den verschiedenen Behörden dieser, den geehrten Eisenbahnverwaltungen, den einzelnen Herren Beamten und zahlreichen Personen, welche meine Arbeit in so zuvorkommender Weise unterstützt haben, auch an dieser Stelle meinen ergebensten Dank auszusprechen. In gleicher Weise sage ich meinen Dank dem Corrector der Verlagshandlung, Herrn Paul Schütze, für das Interesse, das er dem nicht enden

wollenden Werk unermüdlich gewidmet, und für die Sachkenntniss und Umsicht, mit der er dasselbe gefördert — Autoren finden in ihm stets einen zuverlässigen Förderer ihrer Geistesproducte. Ich bekenne hierbei gern, dass nur durch solche viel- und allseitige Unterstützung es mir möglich geworden, das Werk in derjenigen Weise durchzuführen, wie geschehen ist. Möge dasselbe zu Nutz und Frommen derjenigen Institution, welcher es geweiht, zu Nutz und Frommen der im Dienste derselben stehenden Beamtenheere und aller derjenigen, die zu ihr nähere Beziehungen haben, nicht minder auch im Interesse von Handel und Industrie der Grundstein werden zu einer neuen Wissenschaft

„Geschichte und Geographie der Eisenbahnen“.

Berlin, im April 1891.

Der Verfasser.

Erster Theil.

Die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Deutschland im Allgemeinen und in jedem deutschen Staate im Besonderen.

Die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Deutschland.

Die gespurten Steinstrassen der Aegypter und Römer im grauen Alterthum, die Hundeläufe in den Bergwerken des Harzes seit dem 14. Jahrhundert, die Ringelwege (Railways) in den Kohlengruben Englands seit dem 17. Jahrhundert sind die Uranfänge der heutigen Schienenwege. Als in Folge einer Ueberproduction an Eisen in England zur Verwerthung desselben im Jahre 1768 diese Ringelwege anstatt wie bisher von Holz aus Eisen hergestellt wurden, war hiermit — Dank dem Zufall — die Fahrstrasse für die Eisenbahn erfunden. Aber erst aus der Verbindung der Dampfmaschine als fortbewegenden Kraft mit der eisernen Schienenstrasse erstand die Eisenbahn im heutigen Sinne des Worts, als Besiegerin von Zeit und Raum, als Transportmittel jeder Menge und jedes Gewichts. Hierbei spielte indess nicht wieder der blinde Zufall den Erfinder, lange vielmehr mühte sich der schöpferische Geist des Menschen zur Lösung dieses Problems. Wohl war schon zu Anfang des 18. Jahrhunderts die Dampfmaschine als hebende Kraft in den Bergwerken Englands, sowie auch bald in denen des europäischen Continents in Anwendung gekommen und später, durch den Engländer Watt verbessert, als treibende Kraft den industriellen Etablissements nutzbar gemacht worden; zu Ende des 18. Jahrhunderts trat sie in den Dienst der Schifffahrt. Die erste für Eisenbahnen bestimmte Locomotivmaschine, von den Engländern Trevethik und Vivian gebaut, wurde 1802 patentirt und 1805 auf der Merthyr Tydfil-Bahn in den Bergwerken von Wales auch in Betrieb genommen. An die Möglichkeit einer Verwerthung derselben für grössere allgemeine Zwecke glaubten aber weder die Erbauer noch andere Mechaniker, da die Haftungskraft der glatten Räder nicht ausreichen würde, schwerere Wagenzüge zu ziehen und Steigungen zu überwinden, und man quälte sich mit Erfindungen zu Vervollkommnungen ab, anstatt einfach praktische

1*

Versuche anzustellen. Im Jahre 1814 hatte George Stephenson*) seine ebenfalls glatträdrige Locomotive vollendet und unternahm mit dieser auf den Grubenbahnen eines von ihm geleiteten Kohlenwerkes praktische erfolgreiche Versuche, so dass er 1817 sein System patentiren lassen konnte; die Bewegungen waren zunächst jedoch so langsam, dass die Verwendung auch dieser Locomotive vorerst auf die Kohlenbahnen beschränkt blieb. So wurde denn auch die erste für den öffentlichen Verkehr und für Personen- und Güterbeförderung bestimmte Eisenbahn, welche zur Verbindung zweier grösserer Städte, Stockton und Darlington, 1822/25 von Stephenson selbst erbaut worden war, zunächst nur mit Pferden betrieben. Erst bei der 1826 in Bauangriff genommenen zweiten derartigen Bahn Liverpool-Manchester glaubte man an die Möglichkeit unumschränkter Verwendung von Locomotivmaschinen für die Eisenbahnen und schrieb die Lieferung einer Locomotive aus, welche bei einer Geschwindigkeit von 10 englischen Meilen = 16,093 km pro Stunde ihr dreifaches Gewicht ziehen könne. Bei diesem, die Zukunft der Welt in sich bergenden Wettstreit siegte die Locomotive von Stephenson; sie zog ihr fünffaches Gewicht mit einer Geschwindigkeit von 20 englischen Meilen = 32,186 km pro Stunde. Sein Princip wurde angenommen, und somit ist George Stephenson der Schöpfer der Eisenbahnen im heutigen Sinne des Worts. Wohl lehnte er selbst den ihm gespendeten Dank mit der stolz-bescheidenen Erwiderung ab, dass dies nicht das Werk eines einzelnen Mannes, sondern einer ganzen Nation von Technikern sei; doch ist und bleibt sein Ruhm mit unvergänglichen Buchstaben in der Weltgeschichte eingetragen und sein Andenken gewahrt für alle Zeiten. Bildet schon jeder Bahnhof, jede Locomotive gewissermassen ein Denkmal für ihn, so ist er auch persönlich in Denkmälern und Standbildern der Nachwelt aufbewahrt; hier in Deutschland bildet ein solches den würdigen Schmuck des Anhalter Bahnhofes der Reichshauptstadt.

Diese 1830 mit Locomotivbetrieb eröffnete Bahn von Liverpool nach Manchester war die erste Locomotiveisenbahn der Erde. Von England aus verpflanzten sich dann die Eisenbahnen zunächst nach Amerika.

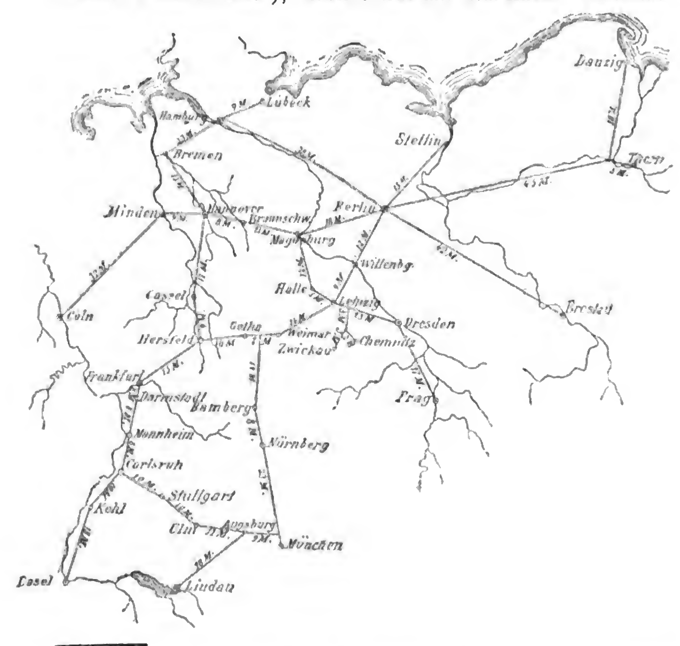
---

*) George Stephenson, 1781 zu Wylam in England geboren, baute als Director eines Kohlenwerkes 1814 seine erste Locomotive, errichtete dann eine eigene Maschinenfabrik und widmete sich nun hervorragend dem Eisenbahnwesen. Er führte die beiden ersten englischen Bahnen Stockton-Darlington und Liverpool-Manchester aus und leitete später noch andere zahlreiche Eisenbahnbauten. Er starb 1848 in England.

In Europa hat Deutschland den Ruhm, nächst England den Gedanken dieses weltbewegenden Verkehrsmittels zuerst aufgefasst zu haben. In der Ausführung wurde es allerdings durch Belgien überflügelt, indem dort, Dank der hoch entwickelten Industrie und dem Reichthum des Landes, der einmal erfasste Gedanke schnell zur Ausführung kam, so dass die im Mai 1834 zum Bau beschlossene erste Linie Brüssel-Mecheln bereits im Mai 1835 dem Verkehr übergeben werden konnte.

In Deutschland verschafften sich wie gesagt die Eisenbahnen nur schwer Eingang. Wohl sind erleuchtete Männer auch hier thätig gewesen, die grübelnd nach der Erfindung einer verwendbaren Dampfmaschine, nach der Erstellung eines besten eisernen Schienenweges strebten; so der kurhessische Oberbergrath Henschel und der bayerische Oberbergrath v. Baader. Jener entwarf bereits 1803 einen Dampfwagen und verfertigte 1816 die Modelle zu den einzelnen Maschinentheilen, erhielt auch für sein engeres Vaterland 1817 ein Patent auf seine Erfindungen, doch wurde ihm keine Möglichkeit und Gelegenheit zur praktischen Ausführung dieser geboten. Sein bayerischer Berufsgenosse widmete sich mehr dem Gebiet der Fahrbahn, aber auch er sah seine Erfindungen nicht verwirklicht. Beide traten auch mit Projecten für die Erbauung von Eisenbahnen vor die Oeffentlichkeit; so v. Baader bereits 1814 mit dem Project Nürnberg-Fürth, Henschel 1822 mit einem solchen für Frankfurt a. M.-Bremen; Andere thaten ein Gleiches, so der braunschweigische Finanzbeamte und spätere Generaldirector der braunschweigischen Staatsbahnen v. Amsberg 1824 mit dem Project für eine Bahn von Braunschweig über Hannover nach Bremen und Hamburg, doch zunächst Alles ohne greifbaren Erfolg. In Preussen hatte sich 1826 sogar bereits eine Actiengesellschaft gebildet zur Erbauung einer Eisenbahn aus dem Ruhr-Kohlenrevier in das Wupperthal, wurde aber mit ihrem Project abgewiesen, da die Principien der 1810 gewährleisteten allgemeinen Gewerbefreiheit dadurch beeinträchtigt würden, ja es gingen sogar bei der Regierung — in Befürchtung der Concurrenz — Petitionen direct gegen die Concessionirung von Eisenbahnen ein. Andererseits wieder machten königliche Beamte, der Geh. Regierungsrath Koppe in Minden und der Provinzialsteuerdirector der Provinz Westfalen, Krüger, an das Ministerium Vorschläge wegen Erbauung von Eisenbahnen zur Verbindung der Weser mit dem Rhein, von Rehme bei Minden bis Köln, in Folge dessen die Regierung auch die Strecke Rehme-Lippstadt nivelliren liess; doch hierbei blieb es. Der westfälische Landtag beantragte 1831 die Genehmigung zur Bildung einer

Actiengesellschaft mit Unterstützung seitens des Staates zum Bau einer Bahn von Minden nach Lippstadt, aber das Privatcapital zeigte sich nicht zugänglich und der Staat schreckte davor zurück, die Bahn auf eigene Kosten herzustellen. Alles in Allem kamen in Preussen zunächst nur einige Meilen Pferdebahnen in den Kohlenrevieren der Saar und der Ruhr zu Stande. — Obenan steht aber deutscherseits als Vorfechter der Eisenbahnen der Nationalökonom Professor Friedrich List*); derselbe trat mit dem Entwurf zu einem



*) Friedrich List, geb. 1789 zu Reutlingen in Württemberg, berühmter National-Oekonom, fungirte als Professor an der Universität Tübingen, beschäftigte sich bereits im Jahre 1824 während seines unfreiwilligen Aufenthalts auf Hohen-Asperg als politischer Gefangener mit Eisenbahnentwürfen, ging 1825 nach Amerika, unternahm dort den Bau einer Eisenbahn und kehrte 1832, getragen von dem Gedanken eines deutschen Eisenbahnsystems, nach Deutschland zurück, regte hier in erster Linie den Bau der Leipzig-Dresdener Bahn an, stellte gleichzeitig den oben erwähnten Entwurf für ein einheitliches deutsches Eisenbahnnetz auf, fand aber mit seinen heute glänzend gerechtfertigten Entwürfen und Prophezeiungen kein Vertrauen, ging zum zweiten Male ausser Landes und erschoss sich 1846 zu Kufstein.

einheitlichen Eisenbahnnetz Deutschlands behufs Verbindung der Haupthandels- und Productionspunkte unter sich vor die Oeffentlichkeit, und ist dieser als der vorzüglichste Pionier, als der Apostel der deutschen Eisenbahnen zu rühmen und zu ehren. Als ersten Ausgangspunkt seines Eisenbahnsystems dachte er sich Leipzig, den Mittelpunkt des damaligen Binnenhandels Deutschlands und des wissenschaftlichen Lebens, jedoch fand auch er zunächst nur Missbilligung und Widerstreben. Der Uebersicht halber haben wir seinen Entwurf nebenstehend in kartographischer Form gebracht.

Dass bei der damaligen staatlichen Spaltung Deutschlands in 34 verschiedene Staatswesen die Eisenbahnfrage nicht einheitlich behandelt wurde, ist wohl selbstredend, aber auch in den einzelnen Staaten hatten sogar noch nach der Eröffnung der ersten englischen Bahnen die Vorfechter der Eisenbahnen mit heute unglaublich klingenden Schwierigkeiten zu kämpfen. So gab das bayerische Obermedizinalcollegium, als es sich um die Concessionirung der ersten bayerischen Eisenbahn Nürnberg-Fürth handelte, sein Gutachten dahin ab, dass die schnelle Bewegung bei den Passagieren eine Gehirnkrankheit, eine besondere Art des delirium furiosum, unfehlbar erzeugen müsse, dass aber, falls die Passagiere dieser Gefahr trotzen wollten, der Staat mindestens die „Zuschauer" schützen müsse, da der blosse Anblick des rasch dahinfahrenden Dampfwagens genau dieselbe Gehirnkrankheit erzeugen würde, und sei deshalb zu verlangen, dass jeder Bahnkörper zu beiden Seiten mit einem dichten hohen Bretterzaun einzufassen sei. Glücklicherweise legte die königliche Regierung dem Gutachten kein besonderes Gewicht bei, dasselbe ist aber ein Beweis, wie selbst die Gebildetsten des Volkes hemmend der Einführung der Eisenbahnen im Wege standen. Ob die Herren später doch noch selbst die Eisenbahn benutzt und das delirium furiosum an sich verspürt haben, ist der späteren Zeit leider nicht aufbewahrt worden. Auch in Preussen erklärte der erste Verkehrsbeamte des Königreichs, der Generalpostmeister v. Nagler, als ihm der Entwurf zum Bau der Bahn von Berlin nach Potsdam vorgelegt wurde, „solche Idee für dummes Zeug, er lasse täglich mehrere sechssitzige Posten nach Potsdam gehen und es sitze Niemand darin; die Leute sollten ihr Geld doch lieber gleich zum Fenster hinauswerfen, statt es zu solch unsinnigem Unternehmen hinzugeben". Anders dagegen der damalige Kronprinz, nachmalige König Friedrich Wilhelm IV. „Diesen Karren, der durch die Welt rollt, hält kein Menschenarm mehr auf", waren Seine Worte bei der Eröffnungsfahrt auf der Berlin-Potsdamer Bahn am 29. Oktober 1838. Auch ein dichterischer

Erguss für die Eisenbahnen ist uns aus jener Zeit aufbewahrt geblieben; begeisterungsvolle Stimmung liess ein junges Mädchen am Tage nach der Eröffnung der Leipzig-Dresdener Bahn schreiben:

„Dahin, dahin der einsam stille Frieden,
Dahin, dahin ein jed' idyllisch Glück!
Denn alle Ruh' ist aus der Welt geschieden —
O Dampf! fürwahr, das ist dein Meisterstück!

Ja, Frieden, stirb! — Du stiller Kirchhoffrieden,
Du hast fürwahr zu lange schon gewährt!
Ein ander Glück giebt's noch für uns hienieden,
Ein andrer Glanz hat unsre Zeit verklärt.

Seht dort den Greis in dünnen Silberhaaren,
Indess die Wagen fliegen, hört sein Flehn:
Nun, Herr, lass deinen Knecht in Frieden fahren,
Nun er die Wunder dieses Tags gesehn!

Er ahnt es wohl, doch wusst' er's nicht zu sagen,
Als ihn Bewunderung aufs Knie gesenkt:
Es weht ein neuer Geist um diese Wagen,
Der rastlos fort auf Eisenschienen drängt!

Rings lärmt es auf zum rüstigen Bewegen,
Und dieses Läuten ruft: Habt Acht! Habt Acht!
Mit jeder Schiene, die sie weiter legen,
Wird neues Leben in die Welt gebracht.

Und eh' sie noch die Gotteskraft verstehen,
Sind sich die Völker jubelnd nah gebracht
Und lassen ihre Freiheitsbanner wehen,
Und durch die Lüfte braust's: Erwacht! erwacht!"

Den von anderen Seiten gemachten Versuch, die historische Entwickelung der Eisenbahnen von Gesammtdeutschland von vornherein in fünf bis sechs verschiedene Perioden zu pressen, müssen wir als verfehlt erachten. Bei der Staatenspaltung Deutschlands ohne damals gemeinsamen inneren Zusammenhalt, bei gegenseitigen Eifersüchteleien zwischen den einzelnen Regierungen und ihren Völkern, in Folge deren die Grenzpfähle zwischen den deutschen Staatsgebieten dem Eisenbahnbau manchmal schwerer zu überwindende Hindernisse entgegenstellten als die steilsten Felsengebirge, gestaltete sich jeder Staat das Eisenbahnwesen nach seinen eigenen Interessen, ohne denen des Grenznachbars Rechnung zu tragen, noch viel weniger aber dabei die von Alldeutschland ins Auge zu fassen. Es bildeten sich deshalb verschiedene, nur den einzelnen Landes-Interessen angepasste Systeme heraus. Bei dem Grössenübergewicht Preussens springen die dort gebildeten Perioden für das deutsche Eisenbahnnetz am meisten in die Augen, und es decken

sich denn auch die oben erwähnten, anderweitig aufgestellten Perioden dieses letzteren mit denen des preussischen Eisenbahnnetzes, während wir offen und frei zugeben müssen, dass doch auch in Preussen damals die Sonderinteressen massgebend waren. Wir können deshalb zunächst nur das fast zufällige Werden eines „deutschen" Eisenbahnnetzes entwickeln und dann erst nachträglich die einzelnen Perioden begrenzen.

Die erste Locomotivbahn Deutschlands war wie bekannt die von einer Actiengesellschaft gebaute Linie Nürnberg-Fürth, welche im Februar 1835 in Bauangriff genommen und am 7. Dezember desselben Jahres eröffnet wurde. Hierbei bleibe nicht unerwähnt, dass die Bauausführung unter Leitung eines deutschen Ingenieurs, des königlich bayerischen Bezirksingenieurs Denis, erfolgte und in anerkannt vorzüglicher Weise durchgeführt wurde.

Das erste deutsche Land, welches sich zum Bahnbau auf Staatskosten entschloss, war das Herzogthum Braunschweig, woselbst die erste Linie 1837 begonnen und mit der Theilstrecke Braunschweig-Wolfenbüttel am 1. Dezember 1838 dem Betriebe übergeben wurde.

In der Zeit bis 1846 bildeten sich nach und nach einzelne grössere, miteinander aber noch nicht verbundene Gruppen aus, und zwar:

„Die nordmitteldeutsche" mit dem Centrum Berlin und den Hauptendpunkten Stettin, Hamburg, Hannover, Halle, Leipzig, Altenburg, Dresden, Breslau und Oppeln.

„Die niederrheinische" mit dem Centrum Köln und den Endpunkten Duisburg im Norden, Elberfeld im Osten, Bonn im Süden; im Westen aber schon in Verbindung stehend mit dem belgischen und durch dieses mit dem französischen Bahnnetz.

„Die südwestdeutsche" in den Linien Wiesbaden-Frankfurt a. M., Frankfurt a. M.-Mannheim und Mannheim-Karlsruhe-Freiburg i. B.

„Die bayerische" nur erst aus den beiden, in sich voneinander getrennten Linien Nürnberg-Fürth-Bamberg-Lichtenfels und München-Augsburg-Donauwörth bestehend.

Das Jahr 1847 brachte durch Fertigstellung der Köln-Mindener Bahn und der hannöverschen Staatsbahnstrecke Hannover-Minden die Verbindung der nordmitteldeutschen Gruppe mit den rheinischen Linien.

Mit der bayerischen Gruppe wurde die nordmitteldeutsche 1851 durch Fertigstellung der Strecke Leipzig-Hof-Lichtenfels verbunden, die bayerische mit der südwestdeutschen 1854 durch

die Linie Frankfurt a. M. - Hanau - Aschaffenburg - Bamberg, die südwestdeutsche und rheinische 1859 durch die Linien der rheinischen Eisenbahn.

Eine nordostdeutsche Gruppe wurde durch Fertigstellung der Linien Stargard-Kreuz-Königsberg 1853 gebildet.

Mit ausserdeutschen Ländern wurden die ersten Verbindungen wie folgt hergestellt:

Mit Belgien und dadurch indirect mit Frankreich bereits 1843 in der Linie Aachen-Herbesthal-Mecheln.

Mit Oesterreich im Jahre 1848 durch Fertigstellung der preussischen Wilhelmsbahn Cosel - Oderberg und Eröffnung der Schlussstrecke der österreichischen Kaiser - Ferdinands - Nordbahn Wien-Oderberg.

Mit Frankreich direct 1852 durch die Eröffnung der Saarbrücker Bahn von Neunkirchen über Saarbrücken an die damals französische Grenze bei Forbach.

Mit Holland 1856 durch Eröffnung der Grenzstrecken Wesel-Emmerich - Arnheim.

Mit der Schweiz 1858 durch die badisch-schweizerischen Grenzstrecken bei Basel.

Mit Russland 1861 durch Eröffnung der Grenzbahnen Königsberg-Eydtkuhnen-Wilna.

Das Jahr 1864 brachte durch Erwerbung der bis dahin dänischen Elbherzogthümer Schleswig-Holstein und Lauenburg dem deutschen Eisenbahnnetz als Zuwachs die Altona-Kieler, Lübeck-Büchener, Rendsburg-Neumünsterer, Glückstadt-Elmshorner, Schleswig - Klosterkruger und die Schleswigschen Bahnen. Anschluss an die deutschen Bahnen hatte dieses Netz seit 1851 in der hier mit enthaltenen Linie Lübeck-Büchen.

Der Friedensschluss 1871 brachte das bereits wohlausgebaute und seit 1852 mit dem deutschen bereits in directem Anschluss stehende Eisenbahnnetz von Elsass-Lothringen hinzu.

Von einem deutschen Eisenbahnnetz kann hiernach überhaupt erst von 1854 an gesprochen werden, indem nun erst die verschiedenen Gruppen miteinander in Zusammenhang standen. Die erste Periode ist daher bis zu diesem Jahr zu rechnen; die zweite reicht bis zu 1871, in welchem Jahre durch die Reichsverfassung die Verwaltung der Bahnen als einheitliches Netz bestimmt, für Anlage, Ausrüstung und Betrieb Einführung einheitlicher Normen vorgesehen, dem Reich ein gewisses Aufsichtsrecht über die Bahnen eingeräumt — den bayerischen gegenüber jedoch nur in beschränkter Form — und ihm die Möglichkeit gegeben wurde, erforderlichen

Falls im Interesse der Vertheidigung Deutschlands und des gemeinsamen Verkehrs neue Linien auf Kosten des Reichs anzulegen oder an Privatunternehmer zu concessioniren, selbst gegen den Widerspruch der Bundesregierungen der von solchen Linien zu berührenden Staatsgebiete. Auf Grund der Reichsverfassung wurde denn auch bereits unterm 22. Dezember 1871 ein einheitliches Betriebsreglement und unterm 29. Dezember 1871 ein einheitliches Bahnpolizeireglement erlassen, unterm 27. Juni 1873 als Reichsaufsichtsbehörde für die Eisenbahnen das Reichseisenbahnamt zu Berlin eingesetzt, unterm 4. Januar 1875 eine einheitliche Signalordnung, unterm 20. Dezember 1875 behufs Regelung des Verhältnisses der Eisenbahnen zur Reichspostverwaltung ein Reichspostgesetz und unterm 12. Juni 1878 einheitliche Normen für die Construction und Ausrüstung der Hauptbahnen (Vollbahnen) sowie unter demselben Tage die Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung (Secundärbahnen) erlassen, und durch letztere der Ausbau des Bahnnetzes in grösserem Umfange ermöglicht.

Von allgemeinen Reichsgesetzen sind als besonders wichtig für die Eisenbahnen hier noch das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 und das Gesetz betreffend die Commanditgesellschaften auf Actien und die Actiengesellschaften vom 18. Juli 1884 zu nennen.

An Stelle des obigen Betriebsreglements trat später das vom 11. Mai 1874 und an Stelle der Signalordnung von 1875 die vom 30. November 1885; das Bahnpolizeireglement erfuhr zwei Neuredactionen, die vom 4. Januar 1875 und dann die vom 30. November 1885, sowie die Normen für die Construction und Ausrüstung der Hauptbahnen eine solche gleichfalls unterm 30. November 1885.

Das Reichspostgesetz erstreckt sich auf die Staatsbahnen und die neu zu concessionirenden Privatbahnen, hat aber auf die damals bereits bestehenden Privatbahnen nicht rückwirkende Kraft; ebenso hatten die Normen für Vollbahnen von 1878 resp. 1885 nicht rückwirkende Kraft, machten also Umbauten nicht erforderlich. Bis zu dem erstgedachten Termin waren für Construction und Ausrüstung der Bahnen die technischen Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, von welch letzterem wir weiter unten sprechen werden, massgebend gewesen, selbstredend unbeschadet des Aufsichtsrechts der Regierungen.

Für die Staaten des durch die Friedensschlüsse von 1866 gegründeten Norddeutschen Bundes (das heutige Deutsche Reich mit Ausnahme Bayerns, Württembergs, Badens und des südlichen Theis vom Grossherzogthum Hessen) enthielt die Verfassung des Norddeutschen Bundes vom 26. Juli 1867 bezüglich des Eisenbahnwesens

bereits dieselben Bestimmungen wie die heutige Reichsverfassung. Auch waren auf Grund derselben für die in Rede stehenden Länder unterm 3. bzw. 10. Juni 1870 ein einheitliches Bahnpolizeireglement und ein einheitliches Betriebsreglement erlassen worden, und es sind dies dieselben, welche dann im Dezember 1871 zum 1. Januar 1872 für das ganze Deutsche Reich zur Einführung gelangten.

Die wesentlichsten Bestimmungen des vorerwähnten, in die Verhältnisse der Eisenbahnen tief einschneidenden Eisenbahnpostgesetzes bestehen darin, dass mit jedem für die Postbeförderung bestimmten Zuge ein Postwagen unentgeltlich zu befördern ist, dass für die Briefpost, für die Postpackete bis zu 10 Kilogramm herauf, für die Geräthschaften und das Postbegleitungspersonal keine Vergütung irgend welcher Art, für die Beförderung von mehr als einem Post- oder Postbeiwagen aber nach der Länge der durchfahrenen Strecke und für die Postpackete über 10 Kilogramm nach den Eilgutsätzen Zahlung zu leisten ist, dass auch bei den übrigen Zügen Briefe und Zeitungspackete durch das Zugpersonal oder durch einen Postbeamten unentgeltlich mitzunehmen sind und dass die Beschaffung, Unterhaltung, sowie das Aus- und Einrangiren der Postwagen durch die Bahnen für Rechnung der Postverwaltung zu erfolgen hat. Diese Bestimmungen wurden bezüglich der als Secundärbahnen concessionirten resp. zu concessionirenden Linien unterm 28. Mai 1879 entsprechend modifizirt. Bekanntlich geben die den Eisenbahnverwaltungen der Post gegenüber auferlegten Verpflichtungen fortgesetzt Veranlassung zu Missvergnügen, Klagen und Eifersüchteleien, die schliesslich alle darauf hinauslaufen, dass die Eisenbahn-Verwaltungen zu viel für zu wenig Geld leisten müssen. Dass diese Klagen nicht unberechtigt sind, dürfte am besten durch das geflügelte Wort des preussischen Eisenbahnministers, „die Post schmiere ihre Achsen mit dem Fett der Eisenbahnen“, belegt sein. Bezüglich des Reichseisenbahnamtes, einer zur Zeit präsidentenlosen, recht unschuldigen Behörde und in erster Linie nur Sammelorts des statistischen Materials sämmtlicher deutschen Eisenbahnen, sei zur Vermeidung von Missverständnissen übrigens noch erwähnt, dass dasselbe zu Zwangsmassregeln selbst nicht berechtigt ist, solche betreffs der Privatbahnen vielmehr nur durch die Eisenbahnaufsichtsbehörden der einzelnen Staaten, betreffs der Staatsbahnen durch den Bundesrath und betreffs der Reichsbahnen durch das Reichskanzleramt erfolgen können.

Der Beginn einer neuen, der dritten, bis in die Gegenwart reichenden Periode markirt sich in dem Jahr 1880, in welchem das Eisenbahnnetz Deutschlands in den grossen Linien als aus-

gebaut zu erachten ist, dagegen der Bau von Bahnen nur lokaler Bedeutung in grösserem Umfange auf Grund der bereits erwähnten Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung (Secundärbahnen) beginnt.

Uebrigens mag an dieser Stelle bezüglich der oben erwähnten Bestimmung in der Reichsverfassung betont werden, dass bisher gegen die seitens des Reichs als erforderlich erachteten Linien ein Widerspruch von den Bundesregierungen nie erhoben worden ist, diese vielmehr auf Anfordern solche unter Beihülfe des Reichs stets selbst gebaut haben. Auch für die Zukunft ist ein solcher Widerspruch gewiss nicht zu befürchten, denn die deutsche Einheit ist nicht mehr leerer Schall, sondern fest begründet im Innern der Völker und ihrer erlauchten Fürsten. Gebildet in dem patriotischen Hochgefühl des ruhmreichen Krieges 1870/71, hat sie sich bereits bewährt und neuerdings wieder bethätigt, als bei dem ersten politischen Act nach den schweren Tagen der Prüfung, nach dem Heimgang des ersten Kaisers des neu erstandenen Deutschen Reichs und seines Nachfolgers, des kaiserlichen Dulders, bei der Zusammenberufung des Reichstages durch Seine Majestät Kaiser Wilhelm II. nicht bloss die Sendboten des Volks, sondern auch die erlauchten Bundesfürsten sich um den jugendlichen Kaiser schaarten!

Um die Nachtheile der damaligen politischen Spaltung Deutschlands für das Eisenbahnwesen nach Möglichkeit auszugleichen, hatte sich 1847 der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen gebildet, welcher sich aber nicht allein auf das heutige Deutschland, sondern auf den damaligen Deutschen Bund, also auch auf Oesterreich erstreckte, und welchem ferner noch einzelne Verwaltungen anderer benachbarter Länder beitraten. Demselben gehören bei selbstredend freiwilligem Beitritt von Anfang an und noch jetzt fast sämmtliche deutschen Eisenbahnen an, und er hat bezüglich möglichst gleichmässiger Verwaltung, Gleichmässigkeit in Bau und Ausrüstung, Regelung der gegenseitigen Wagenbenutzung, sowie bezüglich Gestaltung des Tarifwesens ungemein segensreich gewirkt. Derselbe besteht noch heute, hat aber gegenüber den grossen Staatsbahncomplexen an Bedeutung verloren. Ausser diesem bildeten sich im Lauf der Zeit behufs Vereinfachung des Tarifwesens und Ermöglichung eines directen Verkehrs zwischen und über die Linien der zahlreichen Verwaltungsgebiete noch besondere Eisenbahnverbände, welche gleichfalls auch jetzt noch bestehen und sich zum Theil ebenfalls über die Grenzen des deutschen Bahnnetzes hinaus erstrecken.

Nachrichtlich sei hier noch erwähnt, dass Mitte der 70er Jahre behufs vollständig einheitlicher Verwaltung das Project auftauchte,

die sämmtlichen Bahnen Deutschlands für das Reich zu erwerben; indess wurde dasselbe fallen gelassen, und gegenwärtig stehen nach wie vor nur die bei dem Friedensschluss 1871 seitens des Reichs käuflich erworbenen und seitdem durch Neubauten auf dessen Kosten vergrösserten Reichseisenbahnen von Elsass-Lothringen in Besitz und Verwaltung des Reiches. Auch der s. Zt. geplante Erlass eines Reichseisenbahngesetzes ist nicht zur Verwirklichung gekommen.

Mit einer Linie von nur 6 km wurde der Grund zu dem deutschen Eisenbahnnetz gelegt, welches jetzt nach 55 Jahren am 1. April 1889 in enggemaschten Linien 40 850,51 km zählt.

Nachstehend lassen wir zunächst die historische Entwickelung der Eisenbahnen in den einzelnen deutschen Staaten folgen, unter kurzer Skizzirung der allgemeinen geographischen Verhältnisse dieser, indem letztere hierbei selbstredend von Einfluss waren.

Herzogthum Anhalt.

Geographie. 2 347 qkm mit 254 000 Einwohnern. 265,07 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 11,29 km.

Das Herzogthum besteht aus zwei voneinander getrennt liegenden grösseren Theilen und fünf Exclaven. Der Haupttheil mit der Residenz Dessau liegt zwischen den preussischen Provinzen Brandenburg und Sachsen, gehört ganz dem Tieflande an und wird von der Elbe und deren Nebenflüssen Saale und Mulde durchflossen. Der kleinere, westlich von diesem gelegene Theil wird von der Provinz Sachsen und dem südlichen Theil des Herzogthums Braunschweig eingeschlossen und steigt in der Richtung von Norden nach Süden aus dem Tieflande zum Unterharz auf; bewässert wird derselbe von der Selke, einem Nebenfluss der zur Saale fliessenden Bode. Die fünf Parzellen liegen innerhalb der Provinz Sachsen nördlich der beiden Haupttheile.

Das Herzogthum ist ein reich gesegnetes Land. In dem östlichen Haupttheil stehen Acker-, Obst- und Gartenbau in hoher Blüthe, und ausserdem gewährt hier das Steinsalzwerk Leopoldshall (mit dem benachbarten Stassfurter in Preussen im Zusammenhang stehend) reiche Ausbeute an Steinsalz, Kanit, Kali- und Bittersalzen. In dem westlichen Theil wird Bergbau auf Blei und Silber betrieben. Braunkohlen werden in beiden Theilen an verschiedenen Stellen gewonnen. Bei dem Reichthum des Landes hat man bisher auch die Waldungen geschont, so dass es in dem grossen östlichen Theil

zusammenhängende schöne Eichwaldungen und in dem westlichen, besonders auf dem Harz, herrliche Buchenwaldungen giebt.

An industriellen Etablissements sind in dem östlichen Theil zahlreiche Zuckerfabriken und ausserdem bei Leopoldshall chemische Fabriken im Betriebe. Im Selkethal des westlichen Theils sind Hütten- und Hammerwerke, und bei Mägdesprung eine grosse Eisengiesserei. Die übrige Industrie in Woll-, Baumwoll- und Leinenweberei sowie Spinnerei ist auf die Städte Dessau, Köthen, Zerbst und Bernburg vertheilt.

Die Haupt- und Residenzstadt Dessau ist gleichzeitig der Haupthandelsplatz des Landes besonders in Getreide und Wolle. In nächster Nähe hiervon liegt der bedeutende Elbhafen Wallwitzhafen.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Bei dem Entstehen der Eisenbahnen in Deutschland zerfiel das heutige Gesammtherzogthum politisch in drei verschiedene Herzogthümer, Anhalt-Dessau, Anhalt-Köthen und Anhalt-Bernburg. Beim Erlöschen des regierenden Herrscherhauses des Herzogthums Köthen 1847 wurde dieses zunächst von den Herrscherhäusern Dessau und Bernburg gemeinschaftlich regiert, 1853 aber durch Staatsvertrag gänzlich mit Anhalt-Dessau vereinigt. Im Jahre 1863 starb auch die Bernburger Linie aus, und seitdem bilden sämmtliche anhaltischen Lande das einheitliche Herzogthum Anhalt. Es möge uns indess gestattet sein, bei der nachfolgenden Besprechung über die Entwickelung des Eisenbahnwesens die Geschichte desselben von Anfang an für das ganze gegenwärtige Herzogthum zusammen zu fassen.

Nächst Braunschweig, dessen Regierung von vornherein den Eisenbahnbau auf Staatskosten selbst in die Hand nahm, erfreute sich unter allen kleineren deutschen Staaten das Herzogthum Anhalt zuerst und zwar von vornherein eines verhältnissmässig ausgedehnten Eisenbahnnetzes, denn bereits 1840 erhielt es in der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, welche unter Berührung der Stadt Köthen die Mitte des Landes in der Richtung von Norden nach Süden durchschneidet, den ersten Schienenweg, in demselben Jahre aber auch noch in der Linie Köthen-Dessau-Rosslau-Wittenberg der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn eine Schienenverbindung von Köthen in östlicher Richtung durch das ganze Land gegen Berlin. Die dritte Hauptstadt, Bernburg, wurde 1846 durch die von einer besonderen Gesellschaft gebaute Köthen-Bernburger Eisenbahn in das Schienennetz gezogen, aus welcher 1856 eine Zweigbahn nach den Kohlengruben bei Gerlebogk hergestellt wurde. 1857 wurde durch

die Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft die Linie Dessau-Bitterfeld-Leipzig eröffnet, und 1863 baute die herzogliche Regierung im Interesse ihrer Stadt Zerbst auf Staatskosten eine Eisenbahn — die herzogliche Leopoldsbahn — von Rosslau nach dort. Dieselbe wurde von Anfang an der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn in Betrieb gegeben und 1871 von dieser käuflich erworben. Hierauf wurde 1874 seitens derselben Gesellschaft diese Linie bis zur Grenze gegen Magdeburg verlängert und dadurch für das Herzogthum auch die Verbindung mit dieser wichtigen Stadt hergestellt.

Der Landstrich westlich von Bernburg fiel in den Bereich der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, von deren Linien die 1866 eröffnete Strecke Bernburg-Güsten-Aschersleben mit Zweig Güsten-Stassfurt und die 1871/72 eröffnete Linie Halle-Aschersleben dem Herzogthum neue wichtige Verbindungen brachte. Die 1879 eröffnete preussische Staatsbahn Berlin-Wetzlar endlich schneidet das Gebiet des Herzogthums in seinem nordöstlichsten Theil und dann wieder westlich von Bernburg.

Der getrennt liegende westliche Haupttheil erhielt den ersten Schienenweg 1866 in der Theilstrecke Aschersleben-Wegeleben der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Dieselbe schneidet ihn aber nur im äussersten Norden, und erst durch deren 1868 eröffnete Zweigbahn nach Ballenstedt erlangte sie für das Herzogthum erhöhte Bedeutung. 1885 wurde diese Zweigbahn unter Berührung der Stadt Gernrode vom Besitznachfolger der Magdeburg-Halberstädter Bahn, dem preussischen Staat, bis Quedlinburg verlängert.

Zur Erschliessung des südlichen gebirgigen Landestheils bildete sich eine besondere Actiengesellschaft, welche ihre erste Linie Gernrode-Mägdesprung-Alexisbad-Harzgerode 1887/88 dem Verkehr übergab.

Die vorgedachten grossen Eisenbahngesellschaften, die Magdeburg-Leipziger, die Berlin-Anhaltische und Magdeburg-Halberstädter waren in der glücklichen Lage, die finanzielle Unterstützung der betheiligten Staaten nicht nöthig zu haben, so dass die herzogliche Regierung weder durch Betheiligung am Anlagecapital noch durch Uebernahme von Zinsgarantien einzuschreiten brauchte. Anders gestaltete sich die Sache bei der Köthen-Bernburger Bahn. Die finanziell missliche Lage dieser Gesellschaft veranlasste die Regierung, die Bahn 1850 selbst in Verwaltung zu nehmen unter Bewilligung einer $2\frac{1}{2}$ %igen Zinsgarantie für das Actiencapital im Betrage von 1 500 000 Mark, welche denn auch alljährlich in Anspruch genommen wurde. Ein staatsseitiger Betrieb fand hierbei aber nicht statt, vielmehr überliess die Regierung denselben pacht-

weise an einen Privatunternehmer. Dies Verhältniss einschliesslich der Zinsgarantie erreichte 1863 seine Endschaft, indem die Köthen-Bernburger Bahn in diesem Jahre käuflich in das Eigenthum der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft überging.

Die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft wurde von der Regierung in Anbetracht der hohen Wichtigkeit dieses Unternehmens für den Harzdistrict mit einer Beihülfe à fonds perdu und durch unentgeltliche Hergabe des verwendbaren fiscalischen Terrains unterstützt, wie dieselbe weiterhin auch die Neubauprojecte der Gesellschaft durch Uebernahme von St.-Actien im Betrage von 200 000 Mark zu fördern sich entschlossen hat.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind dem herzoglich anhaltischen Staatsministerium unterstellt.

Die auf anhaltischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von 265,07 km. Hiervon entfallen, nachdem die Magdeburg-Leipziger, die Berlin-Anhaltische und die Magdeburg-Halberstädter einschliesslich der Köthen-Bernburger Eisenbahn inzwischen in das Eigenthum des preussischen Staates übergegangen sind, auf:

die preussischen Staatsbahnen	247,57 km
die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn	17,50 „
Total	265,07 km

Eine weitere Ausdehnung erfährt das Bahnnetz des Herzogthums demnächst noch in den mit Gesetz von 1884 resp. 1887 zur Ausführung beschlossenen preussischen Staatsbahnlinien Könnern-Bernburg-Calbe a. S. und Köthen-Aken a. Elbe sowie durch die ebenfalls bereits im Bau befindliche Fortsetzung der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn von Alexisbad nach Güntersberge und event. weiter bis Hasselfelde.

Grossherzogthum Baden.

Geographie. 15081 qkm mit 1 615 000 Einwohnern. 1413,57 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 9,37 km.

Das Grossherzogthum ist ein lang gestrecktes Land auf dem rechten Ufer des Rheins. Im Westen hat es durchweg, im Süden zum grössten Theil in dem Rhein, und im Südosten in dem Bodensee natürliche Grenzen. Der politischen Eintheilung nach wird es im Westen von der bayerischen Rheinpfalz und dem Elsass, im Süden von der Schweiz, im Osten von Württemberg, dem zu Preussen

gehörigen Hohenzollern und von Bayern, im Norden von Bayern und Hessen-Darmstadt begrenzt.

In orographischer Beziehung gehört der westliche Theil der oberrheinischen Tiefebene, der östliche Theil im Süden dem Schwarzwald und dem schwäbischen Jura und im Norden dem Odenwald an.

In hydrographischer Beziehung sind ausser dem Rhein, welcher, wie schon gesagt, im Westen und Süden die Grenze bildet, dessen rechtsseitige Nebenflüsse Wutach, Wiese, Elz mit Dreisam, Kinzig, Rench, Murg, Neckar mit der Enz und als Grenzfluss im Norden der Main mit der Tauber, sowie im Südosten die Donau mit ihren Quellflüssen Brege und Brigach zu nennen.

Der Boden ist mit Ausnahme der höheren Gebirgsregionen im Allgemeinen sehr fruchtbar, und Ackerbau und Viehzucht steht deshalb auf hoher Stufe; ebenso ist der Anbau von Hanf, Flachs, Hopfen und Tabak bedeutend; sehr ergiebig ist weiterhin Obst- und Weinbau. Besonders der Schwarzwald, demnächst der Odenwald und auch die Rheinebene sind reich an grossartigen Waldungen, von denen die Schwarzwälder Tannen bis nach Holland ausgeführt werden.

Der Bergbau sowie das Hütten- und Salinenwesen ist unbedeutend und hiervon nur das Gaggenauer Eisenwerk rühmlichst bekannt. Dagegen ist Baden reich an Mineralquellen, deren es gegen sechzig zählt; Baden-Baden ist der berühmteste und besuchteste Badeort der Welt.

Die Industrie erstreckt sich besonders auf Baumwollenspinnereien und Webereien, Tabaks- und Tuchfabriken, Strohgeflechtmanufacturen und die bekannte Uhrenfabrikation des Schwarzwaldes, Papier-, Zucker-, Leder- und chemische Fabriken. Die bedeutendsten Industrieplätze sind Mannheim, Pforzheim, Karlsruhe, Lahr, Lörrach, Constanz und die meisten Ortschaften des Schwarzwaldes. Der Haupthandelsplatz ist Mannheim.

Die Haupt- und Residenzstadt des Grossherzogthums ist Karlsruhe.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Schon frühzeitig regten sich in Baden die Bestrebungen zum Bau von Eisenbahnen, und es wurde hier von vornherein eine lange Linie in Aussicht genommen, denn bereits 1833 erging aus Privatkreisen an die grossherzogliche Regierung das Gesuch um Genehmigung zur Ausführung einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel. In Ermangelung der nöthigen Erfahrungen erachtete aber die Regierung den Zeitpunkt für den Bau von Eisenbahnen noch

nicht gekommen, weshalb das Gesuch zunächst abschläglich beschieden wurde. Im Jahre 1835 setzte sie dann aber selbst ein besonderes Comité zur Untersuchung der Frage über den Eisenbahnbau ein und entschloss sich auf Grund der Berichte desselben zur Ausführung einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel auf Staatskosten, sowie bezüglich der Fortsetzung dieser nördlich bis Frankfurt a. M. Verhandlungen mit der grossherzoglich hessischen Regierung anzubahnen. Der zur weiteren Erörterung dieser Frage im Februar 1838 zusammenberufene ausserordentliche Landtag genehmigte den Gesetzentwurf und damit die Ausführung der fraglichen Bahn nebst Zweigen nach Kehl und Baden-Baden auf Staatskosten sowie die nöthigenfalls zwangsweise Enteignung des zu den Eisenbahnbauten erforderlichen Terrains. Die Frage wegen der nördlichen Fortsetzung nach Frankfurt a. M. war noch nicht zur Entscheidung gereift. Unterm 29. März 1838 erhielt dieser erste Eisenbahngesetzentwurf die landesherrliche Bestätigung. Mit diesem Gesetz hatte sich die grossherzogliche Regierung aber noch nicht definitiv für das Staatsbahnprincip entschieden, vielmehr wurde in dem von 1846, welches die nachherige Schwarzwaldbahn behandelte, die Frage erörtert, den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auch an Privatunternehmer unter Betheiligung des Staats am Anlagecapital zu überlassen, jedoch fand sich für diese Bahn kein solcher und ebenso wenig für die in einem späteren Gesetz in Aussicht genommene Linie auf dem nördlichen Ufer des Bodensees gegen Friedrichshafen. Ein allgemeines Gesetz über Anlage und Concessionirung von Eisenbahnen ist in Baden überhaupt nicht erlassen; die einzelnen Bestimmungen und Bedingungen werden vielmehr von Fall zu Fall durch Specialgesetze resp. durch die besonderen Concessionen geregelt. Zunächst wird hierbei in den betreffenden Gesetzen besonders zum Ausdruck gebracht, wenn eine Bahn zur Ausführung an Privatunternehmer überlassen werden kann, wie auch die allgemeinen Concessionsbedingungen in diesen bereits bestimmt werden. Die definitive Concession ertheilt nachher auf Grund des betreffenden landesherrlichen Gesetzes nur noch das Staatsministerium. Allgemein wird auch den Privatbahnen die Vergünstigung des Enteignungsrechts auf Grund des Gesetzes von 1838 sowie Befreiung von allen Grund- und Gewerbesteuern und die Mitbenutzung der Staatsbahnhöfe auf den Anschlussstationen zugebilligt, andererseits aber die Concession nur auf eine bestimmte Zeit (bisher stets auf 80 Jahre) ertheilt, sowie das Ankaufsrecht seitens des Staats und die Uebernahme des Betriebes durch die Staatsbahnverwaltung unter Bestimmung des Minimalsatzes für die

Betriebsführung vorbehalten. Das specielle Uebereinkommen hierüber bleibt dann der Generaldirection der Staatseisenbahnen überlassen. Eine Betheiligung am Anlagecapital der Privatbahnen seitens des Staats wurde in den späteren Gesetzen nicht mehr vorgesehen, ist auch in keinem einzigen Fall erfolgt. Ebenso hat der Staat bei keiner Bahn eine Zinsgarantie übernommen, und nur in einzelnen Fällen ist seitens der Staatsbahnverwaltung in den Betriebsverträgen eine bedingte zugebilligt worden. Die Begrenzung der Concessionen ist übrigens nicht etwa dahin zu verstehen, dass nach Ablauf derselben die Bahnen unentgeltlich in das Eigenthum des Staates übergehen, vielmehr ist die Erneuerung derselben nach den dann bestehenden Verhältnissen, oder aber der Ankauf der Bahnen seitens des Staats gegen das aufgewendete Anlagecapital abzüglich des Minderwerthes vorgesehen. Die Preisberechnung bei einem vorherigen Ankauf ferner ist nicht allgemein, sondern in den einzelnen Concessionen jedes Mal besonders festgesetzt. Das erste Gesetz, auf Grund dessen in Wirklichkeit die Herstellung einer Bahn durch Private zu Stande kam, war das vom 5. Juni 1860 über die Erbauung der Wiesenthalbahn Basel-Schopfheim. Im Ganzen sind überhaupt nur kurze Linien durch besonders hierzu gebildete Actiengesellschaften oder die interessirten Stadtgemeinden hergestellt worden und zwar:

die Wiesenthalbahn (Basel-Schopfheim)	mit	Concession	vom	Jahre	1860
Karlsruhe-Maxauer Rheinbahn	„	„	„	„	1861
die Lahrer Eisenbahn (Dinglingen-Lahr)	„	„	„	„	1864
die Murgthalbahn (Rastatt-Gernsbach)	„	„	„	„	1867
Freiburg-Altbreisach	„	„	„	„	1868
Mannheim-Schwetzingen-Karlsruhe (Rheinthalbahn)	„	„	„	„	1868
die Heidelberg-Speyerer Bahn	„	„	„	„	1872
Denzlingen-Waldkirch (Elzthalbahn)	„	„	„	„	1872
Schopfheim-Zell (Hintere Wiesenthalbahn)	„	„	„	„	1872
die Renchthalbahn (Appenweier-Oppenau)	„	„	„	„	1874
die Kraichgaubahn (Grötzingen bei Durlach-Bretten-Eppingen)	„	„	„	„	1876
die Ettlinger Stadtbahn (Staatsbahnhof Ettlingen-Stadt Ettlingen)	„	„	„	„	1885

Die Hauptlinien und alle anderen Zweigbahnen sind auf Staatskosten erbaut, so dass das Staatsbahnprincip nur unwesentlich durchbrochen ist, um so weniger, als auch die sämmtlichen Privatbahnen von ihrer Eröffnung an seitens der Staatsbahnverwaltung betrieben werden. Auch sind von diesen inzwischen folgende durch Kauf in den Besitz des Staats übergegangen:

die Rheinthalbahn Mannheim-Karlsruhe	am	4. August	1870
die Freiburg-Altbreisacher Bahn	„	1. Januar	1879
die Kraichgaubahn	„	15. October	1879
die Elzthalbahn	„	1. April	1886
die Wiesenthalbahn	„	1. Januar	1889

In jüngster Zeit, seit 1886, ist in Baden auch mit der Erbauung von Schmalspurbahnen begonnen worden, und es hat sich dieses Zweiges das bekannte Secundärbahnconsortium Darmstädter Bank und Bachstein-Berlin bemächtigt, welche die fraglichen Linien auch selbst im Betrieb haben. Es sind dies die beiden Schmalspurbahnen Mannheim-Weinheim 1886 und Zell-Todtnau 1888 concessionirt.

Die Eingangs erwähnte Bahn von Mannheim nördlich nach Frankfurt a. M. ist schliesslich seitens der drei betheiligten Staaten gemeinschaftlich auf Staatskosten gebaut (Main-Neckarbahn), hat aber eine besondere Verwaltung und Direction, so dass der auf badisches Gebiet entfallende Theil derselben gleichfalls badische Staatsbahn ist, aber nicht unter der Generaldirection der badischen Staatsbahnen steht.

Die Geschichte der Eisenbahnen markirt sich in Baden in drei Perioden. Die erste umfasst die Zeit bis 1857 und charakterisirt sich dadurch, dass das Eisenbahnnetz nur den lokalen Interessen des Landes angepasst wurde, wobei zuerst auch nicht die seit Erbauung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn in Deutschland angenommene normale Spurweite von 1,435 Meter, sondern eine solche von 1,600 Meter zur Anwendung kam. Durch Umbau der bis dahin eröffneten Strecken wurde in 1854 aber auch hier die Normalspur eingeführt. Die zweite Periode umfasst den weiteren Ausbau des Bahnnetzes unter besonderer Berücksichtigung der Verbindungen mit den Nachbarländern und schliesst mit der Fertigstellung desselben in seinen grossen Zügen in 1879.

Für die dritte, bis auf die Gegenwart zu rechnende Periode und für die spätere Zeit blieben nur noch Correcturlinien und Bahnen lokaler Bedeutung zu bauen übrig, unter welch ersteren in strategischer Beziehung allerdings die 1887 auf Veranlassung des Reichs gebauten Strecken zur Correctur der Linie Basel-Constanz behufs Vermeidung des Schweizer Gebiets von hoher Bedeutung sind.

Da abgesehen von den Schmalspurbahnen der Staatsbetrieb auch auf den Privatbahnen als feststehendes Princip zu erachten ist, erscheint eine Beleuchtung der Betriebsverträge erforderlich. Dieselben sind nicht nach einheitlichen Principien abgeschlossen; zum Theil hat sich die Staatsbahnverwaltung die Erstattung ihrer eigenen buchmässigen Betriebskosten, zum Theil aber auch einen gewissen Prozentsatz der Brutto-Einnahmen, 50 %, 55 %, resp. 60 %, ausbedungen. Bei allen aber spielen die buchmässigen Betriebskosten eine wichtige Rolle, indem theils aus den der Staatsbahnverwaltung zufallenden Beträgen, wenn diese gegen jene einen Reingewinn erbringen, den Bahneigenthümern zur Completirung einer gewissen Verzinsung ihres Anlagecapitals Zuschüsse gewährt werden sollen, theils andererseits, falls die vereinbarten Prozentsätze der Brutto-Einnahme die buchmässigen Betriebskosten der Staatsbahnverwaltung nicht decken, letztere zur Deckung ihres Defizits bedingten Anspruch auf Ersatz aus dem den Bahneigenthümern vertragsmässig zufliessenden Beträgen hat. Diese Vereinbarungen machen für die Staatsbahnverwaltung die Führung besonderer Betriebskostenrechnungen für jede einzelne Privatbahn erforderlich.

Da sich nun für so kurze Strecken innerhalb eines so grossen Verwaltungsbezirks die für jene einzelnen Strecken wirklich erwachsenen Betriebsausgaben in einzelnen Posten unmöglich feststellen lassen, wurde die Art dieser Feststellung wiederum mit den Privatbahnen besonders vereinbart. Die hierbei für die einzelnen Ausgabepositionen theils festgesetzten Pauschalsummen, theils prozentuelle Berechnung haben aber als Totalsummen der Betriebsausgaben Beträge erscheinen lassen, welche, wenn sie in Wirklichkeit erforderlich wären, jeden Eisenbahnbetrieb unmöglich machten. Dass die Betriebsausgaben mit über 100 % der Brutto-Einnahmen berechnet sind, ist keine Seltenheit und der Prozentsatz von 75 % selbst bei secundär betriebenen Bahnen schon das günstigste Resultat. Wohl nicht mit Unrecht sind diese Verhältnisse die Ursache zu fortgesetztem Missvergnügen, Gegenvorstellungen und directen Beschwerden im Kreise der Privatbahngesellschaften und der betreffenden Stadtgemeinden geworden, und da die Betriebsausgaben der sämmtlichen unter Staatsbahnverwaltung stehenden Linien, obgleich der grössere Theil derselben definitiv Gebirgsbahnen sind, während der ganzen zurückliegenden Betriebsjahre nur zwischen 40,46 % (in 1845) und 70,78 % (in 1855) geschwankt und durchschnittlich nur 53,95 % der Brutto-Einnahmen betragen haben, so nehmen die den Privatbahnen in Rechnung gestellten Betriebsausgaben um so mehr Wunder und dürften, da die Absicht eines

Drucks jener doch nicht vorliegt und die Privatbahnen als Zufuhrwege den Staatsbahnen so wie so schon Nutzen bringen, wohl zu der Frage veranlassen, ob nicht besser den Privatbahnen die Betriebsausgaben mit demselben Prozentsatz ihrer eigenen Brutto-Einnahme, zuzüglich einer Entschädigung für Gestellung der Betriebsmittel, in Rechnung zu stellen wären, wie solcher für das ganze badische Bahnnetz für das betreffende laufende Jahr festgestellt ist, um so mehr, als die der Staatsbahnverwaltung aus dem Betrieb der Privatbahnen rechnerisch erwachsenen Defizits in Wirklichkeit doch nur werthlose Zahlen sind.

Die Eisenbahnangelegenheiten unterstanden zuerst dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, später dem Handelsministerium und jetzt dem Ministerium der Finanzen.

Die auf badischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Ausdehnung von 1413,57 km. Hiervon entfallen auf

die badischen Staatsbahnen (einschliesslich Wiesenthalbahn)	1169,21	km
die Main-Neckar-Bahn	38,78	„
die Heidelberg-Speyerer Eisenbahn	22,16	„
die Karlsruhe-Maxauer Rheinbahn	9,73	„
die Murgthalbahn	14,98	„
die Renchthalbahn	18,41	„
die Lahrer Eisenbahn	3,28	„
die Schopfheim-Zeller Eisenbahn	7,24	„
die Ettlinger Stadtbahn	2,21	„
die Mannheim-Weinheimer Schmalspurbahn	11,98	„
die württembergischen Staatsbahnen	80,79	„
die hessische Ludwigsbahn	26,96	„
die schweizerische Nordostbahn	7,84	„
	1413,57	km

Königreich Bayern.

Geographie. 75860 qkm mit 5476000 Einwohnern. 5350,70 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 7,05 km.

Das Königreich besteht aus zwei voneinander getrennt liegenden Theilen. Der Hauptländercomplex bildet den südöstlichen Theil Deutschlands, der kleinere Theil, die bayerische Pfalz, liegt auf dem linken Rheinufer. Der politischen Eintheilung nach wird der Hauptheil im Süden und Osten von Oesterreich, im Nordosten vom Königreich Sachsen, im Norden von den Fürstenthümern Reuss, dem Herzogthum Sachsen-Coburg, dem Herzogthum Sachsen-Meiningen,

im Nordwesten von der preussischen Provinz Hessen-Nassau, im Westen von dem Grossherzogthum Hessen, dem Grossherzogthum Baden und dem Königreich Württemberg, die Pfalz aber im Osten, woselbst der Rhein eine natürliche Grenze bildet, vom Grossherzogthum Baden, im Nordosten vom Grosserzogthum Hessen, im Nordwesten und Westen von der preussischen Reinprovinz und im Süden von dem Reichslande Elsass-Lothringen begrenzt.

Bezüglich der orographischen Verhältnisse reichen bei dem Haupttheil im Süden die Alpen nach Bayern hinein, nördlich vor diesen dehnt sich bis zur Donau hin die schwäbisch-bayerische Hochebene aus, und nördlich der Donau erstreckt sich bis an den Main hinan der schwäbisch-fränkische Jura. Im Osten erhebt sich gegen Böhmen das böhmisch-bayerische Waldgebirge, an welches sich im Norden das Fichtelgebirge und nordwestlich an dieses der Frankenwald anschliesst. Im Nordwesten befindet sich das Rhöngebirge und südlich von diesem der Spessart.

Die Pfalz liegt fast ganz auf dem nördlichen Theil der Vogesen, hier Westrich- und Haardtgebirge genannt, und nur der Osten gehört mit einem schmalen Streifen der rheinischen Tiefebene an.

In hydrographischer Beziehung gehört der südliche Theil des Hauptcomplexes dem Donaugebiet, der nördliche dem Gebiet des Main an. Die Donau durchfliesst das Land von Westen nach Osten; von deren Nebenflüssen sind zu nennen rechtsseitig Iller, Grenzfluss gegen Württemberg, Lech, Isar und Inn mit der Salzach, welch letztere zusammen mit dem unteren Lauf des Inn die Grenze gegen Oesterreich bildet; von den linksseitigen Nebenflüssen Altmühl, Naab und Regen. Der Main, fast ganz dem Königreich Bayern angehörend, durchfliesst das Land in der Richtung von Osten nach Westen in weiten Krümmungen; von seinen Nebenflüssen ist links die Regnitz und rechts die fränkische Saale zu nennen. Das Donau- und das Maingebiet sind durch den 176 km langen Ludwigskanal, den längsten Deutschlands, miteinander verbunden. Am Nordrande der Alpen und auf der bayerischen Hochebene finden sich zahlreiche Seen; die bedeutendsten sind der Ammer-, Würm-, Chiem-, Königs-, Tegern- und Walchernsee. Im äussersten Südwesten bei Lindau reicht Bayern an den Bodensee heran.

Die Pfalz gehört zum grössten Theil dem Stromgebiet des Rhein an, welcher, wie schon gesagt, die Ostgrenze derselben bildet. Im Uebrigen hat sie nur kleinere Gebirgsflüsse, welche aber für das Bahnnetz derselben von hoher Wichtigkeit geworden sind, indem die Thäler dieser bei dem gebirgigen Charakter des Landes zum grossen Theil von den Eisenbahnen benutzt werden.

so der Speyerbach, die Quaich und die Pfrimm, zum Rhein fliessend, die Blies mit Erbach zur Saar fliessend, die Alsenz und die Glan mit der Lauter zur Nahe fliessend.

Im ganzen Lande ist Ackerbau und Viehzucht gut entwickelt, der erstere hervorragend in dem südöstlichen Theile Niederbayerns, welcher die Kornkammer des Königreichs bildet; Viehzucht wird auch unabhängig vom Ackerbau, selbst in dem Hochgebirge und gerade hier mit besonderem Erfolg betrieben. Obst und Wein wird am Main und am Bodensee sowie in der Pfalz am Rhein gewonnen. Tabak wird in der Pfalz und bei Nürnberg gebaut, vor Allem aber ist Bayern das Land des Hopfens; der gesuchteste ist der von Hersbruck und Spalt. Ein Drittel des Landes ist mit Wald bestanden.

Der Bergbau liefert Eisenerze, vorzüglich im Fichtelgebirge, Steinkohlen bei Stockheim sowie in der Pfalz bei St. Ingbert, Braunkohlen im östlichen Haupttheile bei Miesbach und am Peissenberge. Lithographische Steine werden bei Solnhofen an der Altmühl, Graphit zu Bleistiften und Schmelztiegeln an der Donau bei Griesbach und Passau, Salz bei Berchtesgaden, Traunstein, Reichenhall und Rosenheim gewonnen.

Die Industrie ist äusserst vielseitig; das hervorragendste Gewerbe ist Bierbrauerei, ferner sind zahlreiche Papiermühlen und Baumwollenfabriken vorhanden; Holz- und Spielwaaren, letztere vorzüglich in Nürnberg und Fürth, sind weltbekannt; auch giebt es viele und bedeutende Glashütten, besonders im bayerischen Waldgebirge, Schmelztiegel-, chemische und Farbenfabriken bei Passau, Wunsiedel und Schweinfurt, Eisenhüttenwerke vornehmlich in der Pfalz.

Der Handel ist bedeutend, besonders der Transithandel nach Oesterreich und Italien. Die wichtigsten Handelsplätze sind Augsburg und Nürnberg, nächstdem München, Fürth, Passau, Regensburg, Nördlingen, Würzburg, Schweinfurt, Bamberg, Hof, und in der Pfalz Ludwigshafen. — Die Haupt- und Residenzstadt des Königreichs ist München.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. In Bayern, welches den Ruhm hatte, innerhalb seiner Grenzen die erste Locomotiveisenbahn Deutschlands erstehen zu sehen, hat man sich früher als in irgend einem anderen deutschen Lande mit dem Gedanken zum Bau von Eisenbahnen beschäftigt. Als Vorfechter dieser Ideen trat hier der königliche Obergrath Ritter von Baader auf, welcher bereits 1814 behufs

Anstellung von praktischen Versuchen die Anlage einer Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth empfahl, und dieses Project wurde 1819 Gegenstand der Kammerverhandlungen, zunächst allerdings ohne Erfolg. Auch Seine Majestät König Ludwig I. wandte später dieser Angelegenheit Seine besondere Aufmerksamkeit zu, liess auch durch einen königlichen Ingenieur die Kostenanschläge machen. Da sich aber Bayern in der Donau und dem Main guter parallel laufender und dem ganzen Lande nutzbarer Wasserstrassen erfreut, hatten die Vorfechter der Eisenbahnen zunächst einen schweren Stand, um so mehr, als gleichzeitig mit den ersten Eisenbahnentwürfen das Project zur Ausdehnung der Wasserstrassen durch Herstellung eines, das Donau- mit dem Maingebiet verbindenden Kanals auftauchte, welches 1835 in dem Donau-Main- oder Ludwigskanal (von der Regnitz zur Altmühl) auch verwirklicht wurde. Indess gelang es doch der Energie einzelner Männer, unter denen vor Allen der Nürnberger Bürger Scharrer zu nennen ist, die Mittel zum Bau einer Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth aufzubringen und die königliche Genehmigung zu dieser zu erwirken. Unterm 18. November 1833 bildete sich zur Ausführung des Projects eine besondere Actiengesellschaft, unterm 19. Februar 1834 erhielt dieselbe die Allerhöchste Bestätigung und Concession zum Bau und Betrieb der gedachten Linie, im Februar 1835 wurde mit dem Bau begonnen und am 7. Dezember desselben Jahres diese erste Locomotiveisenbahn Deutschlands eröffnet.

Im Weiteren hat sich das Eisenbahnwesen in den beiden Landestheilen durchaus verschieden entwickelt und ist demgemäss für jeden besonders zu erörtern. Bei dem Hauptländercomplex, welcher auch chronologisch zuerst zu behandeln ist, markiren sich in der Geschichte des Eisenbahnwesens fünf Perioden.

In der ersten wurde der Eisenbahnbau und Betrieb gänzlich der Privatindustrie überlassen; die zweite setzt mit dem Jahr 1840 ein, in welchem durch Allerhöchste Entschliessung der Bau der ersten Staatsbahn bestimmt wurde. In dieser kam das Staatsbahnprincip voll zum Durchbruch, indem die bis dahin bestandenen Privatbahnunternehmungen mit Ausnahme der Nürnberg-Fürther Eisenbahn vom Staat übernommen wurden. Die dritte Periode beginnt in 1856 mit Concessionirung der grossen Ostbahngesellschaft, die vierte mit dem Erlass des Gesetzes über den Bau von Vicinalbahnen 1869; der Beginn der fünften markirt sich durch den käuflichen Erwerb der Ostbahnen seitens des Staats in 1875, wodurch das Staatsbahnprincip zum zweiten Mal voll zur Geltung kam. Seit 1885 ist das Bahnnetz in seinen grossen Zügen als ausgebaut zu

erachten und der Zukunft nur noch der Bau von Bahnen lokaler Bedeutung und Correcturlinien vorbehalten.

Auch in der Rheinpfalz gelangte schon 1837 das Eisenbahnwesen zur Geltung und zwar hier ohne Schwierigkeiten. In diesem Landestheil wurde und blieb es bis zur Gegenwart gänzlich der Privatindustrie überlassen, fand aber auch hier seitens des Staats nachdrückliche Unterstützung durch Uebernahme von zum Theil fast übermässigen Zinsgarantien für das gesammte Anlagecapital.

Wenden wir uns jetzt specieller der Entwickelung des Eisenbahnwesens zu und zwar zunächst wieder der im Hauptländercomplex, so sehen wir in dem Eröffnungsjahr der ersten Bahn Nürnberg-Fürth bereits ein grossartiges Project, wenn auch in mehrere kleine zergliedert, entstehen, das einer, der alten Handelsstrasse über Nürnberg und Augsburg entsprechenden Bahn von der sächsischen Grenze bei Hof über Nürnberg nach Augsburg und von da einerseits nach Lindau am Bodensee und andererseits über München nach Salzburg. Zur Verwirklichung der einzelnen Theile desselben bildeten sich verschiedene Actiengesellschaften, so 1835 für München-Augsburg und 1836 für Augsburg-Nürnberg, für Nürnberg-Bamberg-Culmbach-Hof, für Augsburg-Lindau und für München-Salzburg.

Zur Anbahnung der wünschenswerthen Gleichmässigkeit in Gestaltung des Eisenbahnwesens berief die Regierung eine Generaldelegation aus allen bereits genehmigten Eisenbahngesellschaften nach München behufs Berathung gemeinsamer Grundlagen für die Statuten sämmtlicher Eisenbahngesellschaften Bayerns, auf Grund deren unterm 28. Sept. 1836 die bis zum Erlass des Reichsgesetzes über die Actiengesellschaften in Kraft gebliebenen Fundamentalbestimmungen für sämmtliche Eisenbahnstatuten in Bayern aufgestellt wurden. Die wesentlichsten Punkte derselben waren, dass die Eisenbahngesellschaften die Rechte constituirter Corporationen erhielten, das benöthigte Capital durch Ausgabe von Actien zu beschaffen hätten, diese letzteren nach Wahl der Gesellschaft auf den Inhaber ohne Namen oder auf den Namen des Inhabers gestellt werden konnten, bis zur Bauvollendung der Bahn nicht unter 500 Gulden betragen, dann jedoch in solche bis zu 100 Gulden herab zerlegt werden durften, dass die Ausgabe neuer Actien und die Aufnahme von Darlehen nur mit Genehmigung der Regierung erfolgen dürfe, dass die Festsetzung der Tarife ebenfalls der Genehmigung der Staatsregierung unterliege und diese in den drei ersten Betriebsjahren jährlich, dann aber alle drei Jahre nach Erfordern neu zu regeln, dass die Bahnen sämmtlich in gleicher Spur-

weite von 1,435 Meter und für Schwertransporte aller Art herzustellen seien, dass der Staat die Eisenbahnen zum Betrieb der Postanstalt benutzen dürfe, die besonderen Verhältnisse hierüber und die seitens der Eisenbahnen an die königliche Postanstalt zu leistende Entschädigung bei jeder Gesellschaft durch besonderes Uebereinkommen zu regeln seien und dass endlich alle Jahre mindestens ein Mal eine gemeinsame Conferenz von Bevollmächtigten sämmtlicher bayerischen Eisenbahngesellschaften zwecks Herbeiführung und Erhaltung möglichst übereinstimmender Grundsätze und Gebrauchsweisen, sowie zur Regulirung der gegenseitigen Beziehungen der einzelnen Bahnen zueinander unter Beiwohnung königlicher Commissare stattzufinden habe. Auch wurde unterm 17. November 1837 in Abänderung der Verfassungsurkunde ein dem Eisenbahnwesen angepasstes allgemein gültiges Expropriationsgesetz erlassen.

Von den vorstehend aufgeführten Eisenbahnprojecten wurde nur München-Augsburg seitens der dazu gebildeten Gesellschaft bis zur Vollendung durchgeführt und diese Bahn zunächst auch von der Gesellschaft selbst betrieben. Alle anderen mussten theils in der ersten Bauausführung, theils noch im Stadium der Voruntersuchungen von den Gesellschaften aufgegeben werden, da das Privatcapital, welches sich zuerst dem Eisenbahnbau sehr geneigt zeigte, vorzeitig entmuthigt sich von diesem zurückzog. Bei dieser Sachlage beschloss Se. Majestät König Ludwig I. in Höchsteigener Ueberzeugung über die hohe Wichtigkeit der Eisenbahnen für das Gedeihen Seiner Länder 1840 die Erbauung resp. Vollendung der Bahn von der Landesgrenze bei Hof bis Augsburg und event. auch weiter bis Lindau auf Staatskosten, zunächst aus bereiten Mitteln des Staatshaushalts. Nachdem die Concession der Gesellschaft, welche sich zum Bau der Bahn Nürnberg-Hof gebildet hatte, im November 1840 als erloschen erklärt werden musste, da zu erkennen war, dass dieselbe die ganze Linie nicht vollenden könne oder wolle, und nachdem per 1. Juli 1841 eine königliche Eisenbahnbaucommission unter dem Ministerium des Innern eingesetzt worden war, begann im August 1842 der staatsseitige Eisenbahnbau auf der Theilstrecke Nürnberg-Bamberg. Da jedoch nicht einmal diese erste projectirte Linie, noch viel weniger aber ein ganzes Netz von Bahnen mit nur den jeweiligen disponiblen Staatsüberschüssen hergestellt werden konnte, musste diese Angelegenheit behufs Beschaffung der erforderlichen Capitalien auf dem Wege der Staatsanleihe vor den Landtag gebracht werden, und es erging hierauf unterm 23. August 1843 das erste bayerische Staatsbahngesetz, betreffend den Bau der Bahn von

der Landesgrenze bei Hof über Bamberg, Nürnberg und Augsburg nach Lindau. Die erste Staatsbahnstrecke Nürnberg - Bamberg wurde am 25. August 1844, als am Geburtstage Sr. Majestät, feierlich eingeweiht und eröffnet, der regelmässige Betrieb auf derselben aber erst am 1. Oktober 1844 eingeführt. Gleichzeitig, mit Uebernahme an dem letztgenannten Tage, ging auch die bis dahin von der eigenen Gesellschaft betriebene München-Augsburger Eisenbahn käuflich in Eigenthum, Verwaltung und Betrieb des Staates über, und somit war nun die Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth zunächst die einzige Privatbahn in dem östlichen Haupttheile Bayerns. Unterm 15. April 1845 wurde für den Staatsbahnbetrieb die Generalverwaltung der königlichen Eisenbahnen in München unter dem Ministerium des Aeussern eingesetzt, während für den Eisenbahnbau die bereits bestehende Eisenbahnbaucommission unter dem Ministerium des Innern in Thätigkeit blieb.

Bei der Berathung des eben erwähnten ersten Staatsbahngesetzes von 1843 kam auch die Frage über Concessionirung von Zweigbahnen an Privatunternehmer mit staatsseitiger Unterstützung zur Erörterung, und später gelangten mehrere solche in dieser Weise zur Ausführung, die erste in der Linie Pasing - Starnberg mit Concession vom 25. September 1849; diese kam durch eine einzelne Person, die anderen Bahnen dieser Gattung aber entgegen den Gepflogenheiten in den anderen deutschen Ländern durch die interessirten Städte zur Ausführung. Dieselben wurden zum Theil für Rechnung der Eigenthümer bereits durch die Staatsbahnverwaltung gebaut, sämmtlich aber von dieser pachtweise in Verwaltung und Betrieb genommen gegen Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitals, so dass sie mit Beendigung der letzteren ohne weitere Entschädigung dem Staat zu vollem Eigenthum zufallen. Es sind dies folgende Linien:

- Pasing-Starnberg, 1849 concessionirt,
- Neuenmarkt-Bayreuth, 1852 conc.,
- Ansbach-Gunzenhausen, 1856 conc.,
- Holzkirchen-Miesbach, 1860 conc.,
- Hochstadt-Stockheim, 1860/62 concessionirt,
- Neu-Ulm - Memmingen - Kempten (Illerbahn), 1861 conc.,
- Oberkotzau - Eger, 1863 conc.,
- Starnberg - Penzberg - Peissenberg, 1863 conc.

} Dieselben bilden die in den statistischen Berichten mit der Bezeichnung „Pachtbahnen" belegte Gruppe.

Von diesen ist inzwischen die Illerbahn bereits 1876 durch directen Eintritt des Staats an Stelle der Stadt Memmingen in den bezüglichen Finanzvertrag mit der königlichen Bank in Nürnberg in das volle Eigenthum des Staats übergegangen.

Im Uebrigen hatte die Regierung bei den Kammerverhandlungen 1846 durch ihren Minister des Innern betont, dass sie die Leitung und Benutzung der Eisenbahnen, deren Inhaber bis zu einem gewissen Punkt den gesammten commerciellen und persönlichen Verkehr des Landes beherrsche, in ihren Hauptrichtungen nie Privathänden überlassen würde. Das Staatsbahnprincip fand aber, besonders wegen der geringen Rentabilität der Bahnen, im Lauf der Zeit zahlreiche Gegner. Es wurden denn auch 1855 Bestimmungen über die Erbauung von Eisenbahnen durch Privatunternehmer erlassen. Die wesentlichsten Punkte dieser waren, dass die Genehmigung zu den Vorarbeiten dem königlichen Ministerium, die Ertheilung der definitiven Concession zum Bau und Betrieb aber nur Sr. Majestät Höchstselbst zustehe, dass die Bewilligung zu den Vorarbeiten an einzelne Personen, an Corporationen oder an bereits genehmigte Vereine, aber auch an solche Personen ertheilt werden könne, welche erst einen Verein bilden wollen, dass die eigentliche Concession durchweg auf eine bestimmte Zeit, höchstens auf 99 Jahre von Eröffnung der Bahn an, beschränkt werden solle, und dass nach Ablauf dieser das Eigenthum der Bahn, jedoch mit Ausschluss des Mobiliarvermögens, der Betriebsmittel und der Inventarien unentgeltlich dem Staat zufalle, dass dieser aber berechtigt sei, auch den hier zunächst ausgeschlossenen Vermögensbestandtheil gegen eine event. schiedsrichterlich festzusetzende Vergütung käuflich zu übernehmen, dass ein Erwerb der Bahn seitens des Staats vor Ablauf der Concessionsdauer nur auf Grund freien Uebereinkommens erfolgen könne, es sei denn, dass in der Concession besondere gegentheilige Bestimmungen hierüber festgesetzt wären. Das Verhältniss der Privatbahnen zur Post wurde in diesen Bestimmungen dahin geregelt, dass dieser letzteren die Benutzung der Eisenbahnen bei allen Fahrten frei stehe, dass Brief- und Zeitungspackete, die officiellen Fahrpostsendungen sowie die begleitenden Postbeamten unentgeltlich zu befördern seien, dass aber der Transport der zahlungspflichtigen Fahrpostsendungen nach dem Gesammtgewicht auf Grund der gewöhnlichen Gütertransporttaxe zu erfolgen habe. Die Steuerverhältnisse der Privatbahnen ferner wurden dahin geregelt, dass diese alle Staats- und öffentlichen Lasten und Steuern, welche herkömmlich oder gesetzlich auf dem Bahneigenthum und auf dem Betriebe ruhen, zu tragen haben sollten. Andererseits

endlich enthielten diese Bestimmungen die Gewährleistung, dass während der Concessionsdauer es Niemandem gestattet werden solle, eine andere Eisenbahn für die Benutzung des Publikums herzustellen, welche dieselben Endpunkte ohne Berührung neuer strategisch, politisch oder commerciell wichtiger Zwischenpunkte verbinde.

Das folgende Jahr 1856 brachte das Gesetz, inhaltlich dessen der Bau der Linien im Osten der Monarchie von Nürnberg über Amberg nach Regensburg mit Zweig an die böhmische Grenze gegen Pilsen, von Regensburg an die österreichische Grenze bei Passau und von München über Landshut an die Donau unter Uebernahme einer staatlichen Zinsgarantie an Privatunternehmer überlassen werden könne, und auf Grund dieses Gesetzes bildete sich die grosse Actiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen, in deren Bereich später mit Concession von 1865 noch die von einer besonderen Actiengesellschaft erbaute kurze Bahn Deggendorf-Plattling entstand.

Inzwischen hatte die Verstimmung gegen das Staatsbahnprincip derartig zugenommen, dass bei den Kammerverhandlungen über den eben erwähnten Gesetzentwurf in der zweiten Kammer direct der Antrag gestellt wurde, die Staatsbahnen an Privatunternehmer zu verpachten, doch wurde derselbe durch das Votum der Kammer der Reichsräthe wieder beseitigt, und bald kam dann ein Umschwung in die öffentliche Meinung, so dass schon die nächsten Gesetzentwürfe des Jahres 1861 über neue Staatsbahnbauten ohne Schwierigkeiten in den Kammern durchgingen. Schliesslich gestaltete sich, wobei wir chronologisch allerdings vorgreifen, die Stimmung so zu Gunsten des Staatsbahnprincips, dass, trotzdem die bayerischen Ostbahnen in anerkannt vorzüglicher Weise verwaltet wurden, 1874 aus Kreisen der Landesvertreter heraus zur Beseitigung der beide Bahncomplexe schädigenden gegenseitigen Concurrenz der käufliche Erwerb der Ostbahnen durch den Staat beantragt wurde, welcher auch einschliesslich der Deggendorf-Plattlinger Bahn auf Grund des Gesetzes vom 15. April 1875 erfolgte.

Nun wieder zurückgreifend, ist noch besonders die den übrigen deutschen Staaten gegenüber frühzeitige Einführung von Vicinalbahnen mit Gesetz vom 29. April 1869, also fast 10 Jahre vor Einführung des Gesetzes über die ungefähr gleichartigen Secundärbahnen für Gesammtdeutschland, hervorzuheben. Zu solchen, im lokalen Interesse abseits vom grossen Bahnnetz gelegener Städte und Bezirke zu erbauenden Bahnen sollten die Kosten für Grunderwerb und Erdarbeiten seitens der Interessenten getragen werden, welche andererseits aber auch bedingten Anspruch auf einen Theil der Brutto-Einnahme der betreffenden Bahn zur Verzinsung und

Amortisation des von ihnen aufgewendeten Capitals haben sollten. Zunächst sollte aus den Brutto-Einnahmen der Staat 13½ % des seinerseits aufgewendeten Anlagecapitals erhalten, wovon 4½ % zur Verzinsung dieses Capitals und 9 % als Pauschalbetrag für Betriebskosten gerechnet wurden, und von dem dann noch verbleibenden Rest sollten die Privatinteressenten für obengenannten Zweck 5 % des ihrerseits aufgewendeten Capitals bekommen. In technischer Beziehung wurden für diese Vicinalbahnen grössere Steigungen, schärfere Curven, geringere Kronenbreite und Verwendung leichterer resp. bei den Hauptbahnen ausrangirter, jedoch noch brauchbarer Schienen zugelassen; sie ähnelten im Bau also den heutigen Secundärbahnen. Zur Förderung solcher Bahnen wurde inhaltlich desselben Gesetzes ein Vicinaleisenbahn-Baufonds geschaffen, in welchen die nach Bedienung der Eisenbahnanleihen verbleibenden Ueberschüsse der Staatsbahnverwaltung und die dem Staat zufallenden Ertragsantheile aus den Ueberschüssen der Ostbahnen fliessen sollten. Noch in demselben Jahre 1869 und dann 1870, 1871, 1874 und 1876 wurde der Bau solcher Bahnen angeordnet; da aber der Natur der Sache nach grosse Einnahmen bei diesen nicht erzielt werden konnten, so blieb für die Privatinteressenten — mit Ausnahme bei einer einzigen Bahn — nie etwas übrig, und wurden hierdurch besonders die kleinen Landgemeinden in ihren finanziellen Verhältnissen stark gefährdet. Deshalb wurde unterm 28. April 1882 ein neues Vicinalbahngesetz erlassen, durch welches bezüglich der bestehenden Vicinalbahnen den Interessenten freigestellt wurde, unter Verzicht ihres Anspruchs auf etwaigen Ueberschuss das von ihnen für die Erdarbeiten aufgewendete Capital ganz, andernfalls aber die Hälfte dieses zurückzuerhalten, wobei sie in dem letztgedachten Fall vom 1. Januar 1882 ab derartig an den Reinüberschüssen, d. h. nach Abzug der Betriebsausgaben participiren sollten, dass sie nach Abzug von 4 % Zins für das Staatscapital den ganzen weiteren Ueberschuss erhielten, wovon 4 % als Verzinsung ihres Capitals, der Rest aber zur Amortisation desselben angenommen wurde. Nach völliger Tilgung des Capitals erlischt jeder Anspruch ihrerseits an den Ueberschüssen. Mit Ausnahme der Interessenten der rentablen Linie Immenstadt-Sonthofen entschieden sich alle für Rückzahlung ihrer Aufwendungen für die Erdarbeiten. Bezüglich der neu zu bauenden Lokalbahnen, bei welchen nunmehr die seitens des Reichs erlassene, noch mehr erleichternde Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung (Secundärbahnen) von 1878 zur Anwendung kommen sollte, bestimmte das neue Gesetz nur noch die kostenlose Hergabe des Terrains

seitens der Interessenten, so dass also der Aufwand für die Erdarbeiten dem Staat zur Last fällt, während andererseits für jene jeder Anspruch auf Theilnahme an dem Gewinn in Fortfall gekommen ist. Der Vicinaleisenbahn-Baufonds blieb zur Förderung des Secundärbahnbaues bestehen. Der Unterschied zwischen den neuen Secundärbahnen und den alten Vicinalbahnen liegt hauptsächlich in der bei jenen mehr beschränkten Fahrgeschwindigkeit, wodurch besonders wegen Fortfall der Streckenbewachung im Allgemeinen die Betriebsausgaben sich bedeutend ermässigten. Unter den Secundärbahnen befindet sich nur eine Schmalspurbahn, die von Bahnhof nach Stadt Eichstädt.

Nach Verstaatlichung der Ostbahnen einschliesslich der Plattling-Deggendorfer Eisenbahn bestand in dem hier behandelten Haupttheile Bayerns als selbstständige Privatbahn mit eigenem Betrieb nur noch die Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth. Seitdem ist mit Concession von 1882 die kurze Linie Schaftlach-Gmund am Tegernsee seitens einer Actiengesellschaft gebaut worden und steht auch im eigenen Betrieb dieser, doch hat sich neuerer Zeit in München eine besondere Lokalbahn-Actiengesellschaft zum Zweck der Erbauung und Betreibung von Secundärbahnen gebildet, und sind dieser zunächst die Strecken

Sonthofen-Oberstdorf	1887
Oberdorf-Füssen	1888
Murnau-Partenkirchen	1888
Stadt am Hof-Donaustauf	1888
Fürth-Zirndorf	1888

concessionirt worden.

Noch wollen wir eines Eisenbahnunternehmens erwähnen, welches in der beabsichtigten Weise allerdings nicht zur Durchführung gekommen ist, seiner eigenartigen Bildung und Zusammensetzung wegen aber Interesse verdient. Es war der mit landesherrlicher Genehmigung an den Fabrikbesitzer v. Maffei in München von 1850 gebildete Verein zum Bau der Linie München-Rosenheim-Salzburg, nachdem die 1836 gebildete Actiengesellschaft für München-Salzburg sich vor Verwirklichung des Projectes wieder aufgelöst hatte. Nach den Statuten dieses Vereins sollte das auf 11 000 000 Gulden — 18 857 143 Mark festgesetzte Anlagecapital derartig aufgebracht werden, dass jedes dem Verein beitretende Mitglied während 5 Jahre pro Tag 6 Kreuzer = $^1/_{10}$ Gulden = 17 Pfennig Reichswährung in wöchentlichen, Monats-, Quartals-, Halbjahrs- oder Jahresraten, im Ganzen also 182 Gulden 30 Kreuzer = 312 Mark 86 Pf. zahlen sollte, so dass der Beitritt

von rund 60 000 Mitgliedern zur Aufbringung des Anlagecapitals erforderlich war. Auch sollten die beim Bau beschäftigten Arbeiter auf dem Wege des Lohnabzugs, die Besitzer des zum Bahnbau erforderlichen Grund und Bodens durch Abzug des entsprechenden Betrages vom Kaufpreise und Lieferanten durch Anrechnung auf ihre Forderung Mitglieder des Vereins werden können. Die Angelegenheit gedieh auch bis zur Anfertigung der Projectirungsarbeiten und zum Baubeginn an einer Brücke; da aber die Bahn nach den betreffenden Staatsverträgen mit Oesterreich in einer bestimmten Frist fertig gestellt werden musste, konnte die Regierung die schliessliche Entwickelung dieses eigenartigen Vereins doch nicht gut abwarten, und übernahm deshalb 1852 die Ausführung dieser Linie selbst.

Uns nun der specielleren Entwickelungsgeschichte der Eisenbahnen in der bayerischen Rheinpfalz zuwendend, sehen wir hier nach und nach vier verschiedene Actiengesellschaften entstehen und zwar:

die pfälzische Ludwigsbahngesellschaft	mit	Concession	von	1838
die pfälzische Maximiliansbahngesellschaft	„	„	„	1852
die Neustadt-Dürkheimer Eisenbahngesellschaft	„	„	„	1862
die Gesellschaft der pfälzischen Nordbahnen	„	„	„	1866

Zum 1. Januar 1870 erwarb die letztgenannte Gesellschaft die Neustadt-Dürkheimer Bahn, und gleichzeitig fusionirten sich mit demselben Tage die noch verbleibenden drei Gesellschaften bei selbständigem Weiterbestehen jeder einzelnen bezüglich Verwaltung und Betriebs ihrer Bahnen unter einer gemeinschaftlichen Direction. Wie schon Eingangs gesagt, förderte die Regierung die Entwickelung des Eisenbahnnetzes in der Pfalz wesentlich durch Uebernahme von Zinsgarantien für das gesammte Anlagecapital der vier Gesellschaften, wie sie auch ausserdem in der ersten Entwickelungsperiode der Ludwigsbahn die Durchführung dieses Unternehmens durch Betheiligung am Anlagecapital überhaupt erst ermöglichte. Haben auch die Zinsgarantien der Regierung im Lauf der Jahre vorerst finanzielle Opfer auferlegt, so werden diese doch reichlich aufgewogen durch den ganz bedeutenden Aufschwung, welchen, Dank dem äusserst rationell angelegten und vorzüglich verwalteten Bahnnetz, Handel und Industrie in diesem Landestheil erfahren haben. Das Bahnnetz der Pfalz ist in seinen grossen Zügen ebenfalls bereits ausgebaut. In der Gegenwart (Anfang 1889) beginnt man auch mit der Anlegung von Schmalspurbahnen, welche aber gleichfalls

seitens der genannten Gesellschaften zur Ausführung kommen, wie diese überhaupt jedes einigermassen berechtigte Project selbst verwirklichen, so dass andere Eisenbahnunternehmer in diesem gesegneten Landestheil nicht aufkommen. Vicinalbahnen in dem Sinne derjenigen des östlichen Landestheils sind in der Pfalz nicht entstanden.

Die Eisenbahnangelegenheiten waren im Königreich, wie wir bereits vorstehend gesehen haben, zuerst dem Ministerium des Innern unterstellt; der Eisenbahnbetrieb wurde 1845 dem Ministerium des Aeussern zugetheilt, während die Baucommission unter jenem verblieb. 1851 wurde der Betrieb dem Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten unterstellt und 1860 die besondere Baucommission aufgelöst, so dass auch die Bauangelegenheiten auf das zuletzt genannte Ministerium übergingen. Gegenwärtig ist das Eisenbahnwesen wiederum dem Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeussern einverleibt.

Die auf königlich bayerischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ultimo März 1889 eine Ausdehnung von 5350,70 km.

Hiervon entfallen auf die

a. Bayerischen Staatsbahnen		4436,56 km	
b. Pachtbahnen			
Oberkotzau-Eger	54,48 km		
Neuenmarkt-Bayreuth	20,95 „		
Ansbach-Gunzenhausen	27,70 „		
Pasing-Starnberg	20,45 „		
Holzkirchen-Miesbach	17,21 „		
Hochstadt-Stockheim	24,92 „		
Starnberg-Unterpeissenberg	54,66 „	220,37 km	
Theilstrecke der meiningenschen Staatsbahn Ludwigstadt-Lehesten		5,34 „	steht in bayerischem Staatsbahnbetrieb.
Schaftlach-Gmunder Eisenbahn		7,71 „	
Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth		6,04 „	
Sonthofen-Oberstdorf, der Münchener Lokalbahngesellschaft gehörig		14,00 „	
Württembergische Staatsbahnen (in der Linie Heidenheim-Ulm)		8,08 „	
Hessische Ludwigsbahn		9,15 „	
im östlichen Propttheile Bayerns		4707,25 km	
Vereinigte pfälzische Eisenbahnen in der bayerischen Rheinpfalz		643,45 „	
Sa.		5350,70 km	

Herzogthum Braunschweig.

Geographie. 3690 qkm mit 381 000 Einwohnern. 429,95 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 11,65 km.

Das Herzogthum besteht aus drei voneinander getrennt liegenden grösseren Theilen und fünf kleinen Exclaven. Der politischen Eintheilung nach ist es fast ganz von Preussen eingeschlossen und wird ausserdem nur noch im Osten des südlichen Theils von herzoglich anhaltischem und im Westen des mittleren Theils von fürstlich waldeckschem Gebiet (dem Fürstenthum Pyrmont) auf kurze Strecken begrenzt.

In orographischer Beziehung gehört das Herzogthum nur zum geringen Theil dem norddeutschen Tiefland, zum weitaus grösseren aber dem Gebirgsland an. Der nördliche Haupttheil liegt im Uebergang vom Tiefland zum Bergland, ist von einzelnen, dem Harzgebirge nördlich vorgelagerten Höhenzügen gekrönt und wird von der Oker in Richtung von Süden nach Norden und in dem vorspringenden nördlichen Zipfel von der Aller in Richtung von Osten nach Westen durchflossen.

Der mittlere Theil ist bereits durchaus gebirgigen Charakters; mit der östlichen Hälfte liegt er auf dem Oberharz, mit der westlichen auf dem Sollinger Walde. Bewässert wird derselbe von der Weser und Leine, welche beide diesen Landestheil in der Richtung von Süden nach Norden durchfliessen.

Der dritte südliche Theil liegt auf dem Unterharz und wird von der Bode in Richtung von Osten nach Westen durchzogen.

Im Tiefland herrscht grosse Fruchtbarkeit, daher hier sehr ergiebiger Acker- und Gartenbau, speciell Gewinnung von Spargel in grossen Mengen, sowie ferner Hopfen- und Tabakbau; auch werden hier bei Helmstedt und Schöningen Braunkohlen gewonnen. In dem gebirgigen Theil, besonders im Harz, wird Bergbau auf Eisen, Silber, Kupfer und Blei getrieben; aus dem Solling kommen die bekannten Sollinger Sandsteine und Marmor. Mit dem Bergbau in Verbindung steht eine rege Hüttenindustrie bei Blankenburg, Rübeland, Zorge und Oker. Von den anderweitigen Industriezweigen ist besonders noch die Flachsspinnerei und Leinweberei, die Zuckerfabrikation, Steinschleiferei, das Brauereigewerbe (Braunschweiger Mumme) und die Wurstfabrikation zu nennen.

Die Haupt- und Residenzstadt, sowie gleichzeitig der bedeutendste Handels- und vielseitigste Industrieplatz ist Braunschweig.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Braunschweig ist das engere Vaterland eines der Vorfechter des Eisenbahnwesens Deutschlands, des herzoglichen Finanzbeamten und nachmaligen Generaldirectors der braunschweigischen Staatsbahnen von Amsberg. Derselbe stellte schon 1824, also noch vor Einführung der Locomotive als fortbewegenden Kraft für die Eisenbahnen, das Project einer grossen, mit Pferden zu betreibenden Eisenbahn von Braunschweig über Hannover nach Bremen und Hamburg auf. Gelangte er mit diesem Project auch nicht zum Durchbruch, so hat doch Braunschweig in erster Linie der Ueberzeugungstreue und Energie dieses Mannes zu verdanken, dass es schon frühzeitig, und zwar von den kleineren deutschen Staaten zuerst der Segnungen der Eisenbahnen theilhaftig wurde. Schon vor Eröffnung der ersten deutschen Locomotivbahn Nürnberg-Fürth beschloss man die Anlegung von Eisenbahnen; der erste auf das Eisenbahnwesen Bezug habende regierungsseitige Erlass datirt bereits vom 4. Mai 1835, unter welchem Tage die Verordnung über die Enteignung von Grund und Boden zur Anlage von öffentlichen Wegen auch auf Eisenbahnen ausgedehnt wurde. Die vorbereitenden Erörterungen nahmen etwa noch zwei Jahre in Anspruch und endigten damit, dass sich die herzogliche Regierung, als erste aller deutschen Staaten, zum Bau der erforderlichen Eisenbahnen auf Staatskosten entschloss. Der Bau der ersten, die Verbindung des nördlichen Theils und speciell der Landeshauptstadt mit dem mittleren Theil bezweckenden Linie Braunschweig-Harzburg wurde unterm 23. März 1837 angeordnet, von der unterm 1. Mai eigens errichteten herzoglichen Eisenbahncommission mit dem genannten von Amsberg als Vorsitzendem unterm 22. August desselben Jahres in Angriff genommen und die erste Theilstrecke Braunschweig-Wolfenbüttel am 1. Dezember 1838 dem Verkehr übergeben. Bald wurden auch die einleitenden Schritte zur Verbindung Braunschweigs mit den angrenzenden Ländern Preussen und Hannover gethan und das Bahnnetz in diesen Richtungen weiter ausgedehnt, wie auch noch später der Eisenbahnbau mit grosser Energie gefördert. Dank dem Umstand, dass durch den frühzeitigen Bau die Braunschweigische Bahn gewissermassen einen Stamm für die spätere grosse norddeutsche Route von Berlin nach dem Rhein bildete, und hierdurch die Bahnverwaltungen der Nachbarstaaten bestimmt wurden, sich an diese anzulehnen, entwickelten sich die braunschweigischen Bahnen zu überaus regem Verkehr und hoher Rentabilität, wie sie kein anderes Staatsbahnnetz aufzuweisen hatte. Die politische Veränderung des Jahres 1866, mit welcher durch

Schaffung des Norddeutschen Bundes den eigenen Landesregierungen die völlig selbstständige Einwirkung auf das Eisenbahnwesen entzogen wurde, die veränderte geographisch-politische Lage der braunschweigischen Bahnen, welche nunmehr nach allen Seiten zwischen preussischen Bahnen lagen, und die dadurch bedingte grössere Abhängigkeit in Tariffragen, sowie die drohenden und zum Theil bereits eingetretenen Concurrenzen für die norddeutsche Route liessen die herzogliche Regierung mit Recht einen erheblichen Rückgang der Rentabilität ihrer Bahnen fürchten. Dies und die erhöhte Inanspruchnahme der Staatskasse in Folge Eintritts in den Norddeutschen Bund veranlassten die Regierung, die Frage des event. Verkaufs der Staatsbahnen schon 1866 dem Ausschuss der Landesversammlung zur Begutachtung vorzuiegen und 1869 vor den Landtag des Herzogthums zu bringen. Die bezüglichen Verhandlungen endeten damit, dass die Bahnen laut Vertrag vom 8. März 1870 an die Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt verkauft wurden, von welcher sie dann in den Besitz einer Actiengesellschaft übergingen. Die wirkliche Uebergabe an diese erfolgte am 1. Januar 1871, jedoch waren sie bereits mit Rechnung vom 1. Januar 1869 seitens der herzoglichen Verwaltung für Rechnung der Gesellschaft betrieben worden. Unter der neuen Gesellschaft wurde das Netz nur um wenige kurze Linien vergrössert, und dasselbe ging dann per 1. Januar 1884 käuflich in den Besitz des preussischen Staates über, welcher, als für das Herzogthum wichtig, die bereits 1870 projectirte directe Linie Braunschweig - Hildesheim mit Fertigstellung in 1889 zur Ausführung brachte, und fernerhin mit Gesetz von 1886 den Bau einer Linie von Braunschweig nördlich nach Gifhorn, mit Gesetz von 1887 denjenigen einer Bahn von Jerxheim südöstlich nach Nienhagen und mit Gesetz von 1889 den Bau der ebenfalls schon lange projectirten Bahn von Helmstedt nach Oebisfelde anordnete. Diese Linien betreffen alle den nördlichen Haupttheil des Herzogthums.

Von fremden Bahnunternehmungen berührten noch braunschweigisches Gebiet: Die ehemals hannöverschen Staatsbahnen in den Linien Hannover - Cassel und Vienenburg - Goslar seit 1854 resp. 1866 und zwar beide den mittleren Theil, von den Linien der ehemaligen Magdeburg - Halberstädter Privatbahngesellschaft die Strecke Berlin - Lehrte seit 1871 und die Strecke Langelsheim-Clausthal seit 1877, jene den nördlichen, diese den mittleren Theil, und von denen der ehemaligen Berlin - Potsdam - Magdeburger Privatbahngesellschaft die Endstrecken der Linien Magdeburg-Eilsleben - Helmstedt und Eilsleben - Schöningen, beide den nörd-

lichen Theil betreffend und 1872 eröffnet, und endlich als erster Schienenweg im südlichen Haupttheil die 1869 eröffnete Zweigbahn Nordhausen - Nüxei der ehemaligen Magdeburg - Leipziger Privatbahngesellschaft.

Hatte die herzogliche Regierung schon früher ihrem Lande ein für die Grösse desselben ausgedehntes Bahnnetz selbst geschaffen, so förderte sie nun nach Verkauf der Bahnen den weiteren Ausbau des Netzes durch finanzielle Unterstützung der neu erstehenden Privatbahngesellschaften, in Folge dessen sich das Herzogthum, abgesehen von den freien Städten, nächst dem Königreich Sachsen und dem Herzogthum Sachsen-Altenburg schon jetzt 1889 des relativ dichtesten Bahnnetzes erfreut, welches Verhältniss sich nach Fertigstellung der bereits zum Bau angeordneten neuen Linien noch günstiger gestaltet.

Das bisher behandelte Netz beherrschte nur den nördlichen und mittleren Haupttheil, während der südliche wegen der Schwierigkeiten, welche hier dem Eisenbahnbau technisch in dem Harz entgegenstehen, lange Zeit jeder Eisenbahn entbehren musste. Der erste, beiläufig bereits erwähnte Schienenweg durch diesen, die Linie Nordhausen - Nüxei, durchzog denselben nur auf wenige Kilometer in der äussersten Südwestspitze, so dass er für das Land im Ganzen nur von geringem Einfluss war. Den Landestheil wirklich zu erschliessen, wurde erst Zweck der 1870 neu gebildeten Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft, welche schon zum Bau ihrer Stammstrecke und dann zur weiteren Ausdehnung ihres Unternehmens seitens der Regierung namhafte finanzielle Unterstützungen erhielt. Die Bahn, ursprünglich auf die Strecke Halberstadt-Blankenburg beschränkt, wurde speciell auf Veranlassung der braunschweigischen Regierung 1885/86 weit in den Harz hinein bis Tanne vorgetrieben, so dass sie jetzt den südlichen Theil des Landes von Osten nach Westen fast in seiner ganzen Ausdehnung durchzieht.

Zum weiteren Ausbau des Bahnnetzes im Herzogthum Braunschweig in specieller Berücksichtigung der lokalen Interessen bildete sich mit Concession von 1885 noch eine neue, die Braunschweigische Landeseisenbahngesellschaft. Derselben wurde von vornherein seitens der Regierung eine bestimmte Landesbeihülfe à fonds perdu von je 10 000 Mark pro Kilometer nach Massgabe der Ausdehnung ihres Unternehmens zugebilligt. Zunächst erstreckt sich das Unternehmen der Gesellschaft auf die Strecke Braunschweig-Derneburg - Seesen mit Zweig nach Wolfenbüttel, wovon die erste Theilstrecke bereits 1886, die Schlussstrecke bis Seesen aber erst 1889 eröffnet worden ist.

Auch die Gernrode - Harzgeroder Schmalspurbahngesellschaft beabsichtigte, ihr Unternehmen in der Strecke Güntersberge-Hasselfelde auf den südlichen Theil des Herzogthums auszudehnen, machte dies aber von Bewilligung einer Landesbeihülfe abhängig. Da diese von dem braunschweigischen Landtage in seiner letzten Session (Frühjahr 1889) zunächst nicht bewilligt worden ist, bleibt hierüber Weiteres abzuwarten.

Die Geschichte des Eisenbahnwesens in Braunschweig zergliedert sich nach Obigem durch den Verkauf der braunschweigischen Staatsbahnen im Jahre 1870 in zwei Perioden.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind einem besonderen „Commissariat für das Eisenbahnwesen" unter dem herzoglich braunschweig-lüneburgischen Staatsministerium unterstellt.

Die auf braunschweigischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Ausdehnung von 429,95 km. — Hiervon entfallen auf

die preussischen Staatsbahnen	352,89	km
die Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn	23,92	„
die braunschweigische Landeseisenbahn	53,14	„
Summa	429,95	km

Freie und Hansestadt Bremen.

Geographie. 256 qkm mit 168 000 Einwohnern. 44,99 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 17,57 km.

Der Bremensche Staat besteht aus drei voneinander getrennt liegenden Theilen, dem Hauptheil mit der Stadt Bremen zu beiden Seiten der Weser, der dicht nördlich davon gelegenen Stadt Vegesack auf dem rechten Weserufer und der am Ausfluss der Weser in die Nordsee, ebenfalls auf deren rechtem Ufer gelegenen Stadt Bremerhaven, dem eigentlichen Seehafen Bremens. Alle drei Theile gehören dem norddeutschen Tieflande an. Bremerhaven ist erst 1827 gegründet und das dazu erforderliche Terrain seitens Bremens von dem damaligen Königreich Hannover gekauft worden. Der Hauptheil wird von Oldenburg und der preussischen Provinz Hannover begrenzt, die beiden kleineren Theile liegen ganz innerhalb der letzteren. Der vorzügliche Boden des Hauptheils wird zum grössten Theil als Wiesen und Weiden benutzt, so dass die Viehzucht ausnehmend gut entwickelt ist. Die Industrie erstreckt sich auf ansehnliche Eisengiessereien, Schiffswerften und Maschinenfabriken, Bierbrauereien und Fabrikation von polirtem Reis, welcher einen

Hauptausfuhrartikel bildet. Die erste Stelle aber nimmt der Handel ein, der landein durch zahlreiche Eisenbahnlinien und seewärts durch die bedeutende eigene Handelsflotte und Schifffahrtsgesellschaften vermittelt wird. Von dem überseeischen Verkehr ist der mit Nordamerika am wichtigsten.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Wiewohl zweifellos die Verbindung mit Bremen durch Eisenbahnen seitens des zunächst interessirten ehemaligen Königreichs Hannover auch allein zur Ausführung gekommen wäre, führte doch der Staat Bremen eine möglichst frühzeitige Herstellung solcher herbei, indem er die Ausführung derselben in finanzieller Beziehung gemeinschaftlich mit dem Königreich Hannover übernahm. Es entstanden so mit Eröffnung in 1847 die Eisenbahn von Wunstorf (bei Hannover) nach Bremen und mit Eröffnung in 1862 die Bahn von Bremen nördlich nach Geestemünde nebst Zweig nach Vegesack. Zu beiden gab Bremen die Hälfte des Anlagecapitals, so dass es Besitzer der ideellen Hälften dieser beiden Linien wurde. Auf alleinige eigene Kosten liess es zunächst im Interesse seiner Schifffahrt innerhalb der Stadt Bremen eine Bahn von dem alten Bahnhofe nach der Weser (Weserbahn) und später gleichzeitig mit der Bahn Bremen-Geestemünde die Strecke Geestemünde - Bremerhaven bauen. Alle diese Linien wurden von der hannöverschen Staatsbahnverwaltung ausgeführt und in Betrieb genommen. Gleichfalls auf eigene Kosten liess der Staat Bremen unter Benutzung der bereits ausgeführten Weserbahn den innerhalb des Weichbildes der Stadt Bremen (nicht bis zur Staatsgrenze) fallenden Theil der Linie Bremen - Oldenburg und ausserdem ganz ausserhalb seines Gebiets behufs Abkürzung der Routen nach Berlin und Magdeburg die Linie Uelzen - Langwedel bauen, die erstere wurde 1867 eröffnet und von der oldenburgischen Staatsbahn, die letztere aber mit Eröffnung in 1873 zunächst von der Magdeburg - Halberstädter Eisenbahngesellschaft in Betrieb genommen, an deren Stelle später die preussische Staatsbahnverwaltung trat. Ausserdem erhielt Bremen 1874 die durch die ehemalige Köln - Mindener Eisenbahngesellschaft in der Linie Venlo - Hamburg geschaffene wichtige directe Eisenbahnverbindung nach Hamburg und dem Rhein. Per 1. April 1883 verkaufte Bremen den grössten Theil seiner Eisenbahnen und seine Antheile an solchen an den preussischen Staat, nur seine innerhalb der Stadt Bremen gelegene Theilstrecke der Linie nach Oldenburg mit dem Bahnhofe in der Neustadt und das Schlussstück der Weserbahn von

dem Gabelpunkt dieser beiden Linien bis zum Weserbahnhofe und diesen selbst, sowie den Bahnhof in Bremerhaven behielt es zu Eigenthum.

Eine besondere Behörde ist für die Eisenbahnangelegenheiten in Bremen nicht eingesetzt, dieselben stehen vielmehr direct unter dem Senat. Die innerhalb Bremenschen Staatsgebiets gelegenen Theilstrecken hatten ult. März 1889 eine Länge von 44,99 km. Davon entfallen, nachdem auch das Unternehmen der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft in den Besitz des preussischen Staats übergegangen, auf

	die eigenen Bremenser Strecken und zwar:		
a.	Abzweigung nach dem Weserbahnhofe . .	0,38 km	
b.	Vom Gabelpunkt bis zum Neustadter Bahnhofe	0,62 „	
c.	Vom Neustadter Bahnhofe bis zur Weichbildgrenze in Richtung auf Oldenburg . .	0,36 „	
d.	Bahnhof in Bremerhaven	0,63 „	1,99 km
	die preussischen Staatsbahnen		37,28 „
	die oldenburgischen Staatsbahnen		5,61 „
	die Farge-Vegesacker Privatbahn		0,11 „
		Sa.	44,99 km

Von den Bremenser eigenen Linien stehen die unter a, b und d aufgeführten in Betrieb der preussischen, und die unter c aufgeführte in dem der oldenburgischen Staatsbahnverwaltung. Zum Schluss sei noch erwähnt, das Bremen von sämmtlichen deutschen Staatsgebieten das relativ dichteste Bahnnetz hat.

Die Reichslande Elsass-Lothringen.

Geographie. 14 509 qkm mit 1 569 000 Einwohnern. 1456,65 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 10,03 km.

Die Reichslande liegen auf dem linken Rheinufer und bilden ein zusammenhängendes Ganzes. Der politischen Eintheilung nach werden sie im Westen von Frankreich, im Süden von der Schweiz begrenzt; im Osten und Norden sind ihnen von den deutschen Einzelstaaten Baden, die bayerische Rheinpfalz, die preussische Rheinprovinz und ferner das neutrale Grossherzogthum Luxemburg benachbart.

In hydrographischer Beziehung gehören sie dem Stromgebiet des Rhein an, an dessen linkes Ufer sie in ihrer ganzen Ausdehnung von Süden nach Norden hart heranreichen und von dessen linken Nebenflüssen Ill, Moder mit Zorn, Sauer, Lauter (Grenzfluss gegen

die Pfalz) und Mosel mit Saar sie bewässert werden. Von den zahlreichen Kanälen sind der mit 132 km auf deutsches Gebiet entfallende Rhein-Rhone-Kanal und der mit 104 km Deutschland angehörende Rhein-Marne-Kanal besonders zu nennen.

In orographischer Beziehung gehört der Osten des Elsass der oberrheinischen Tiefebene, der Westen den Vogesen an; im Süden reicht noch der Jura aus Frankreich herein. Lothringen liegt auf dem gleichnamigen Hügellande. In der Rheinebene und den Hügellandschaften ist Acker-, Hopfen- und Tabakbau gut entwickelt, auf den Abhängen der Vogesen und an der Mosel wird viel Wein und Obst gewonnen. Die Viehzucht ist nicht von Bedeutung. Der Bergbau ist im Elsass gering, in Lothringen aber ergiebig und liefert Steinkohlen und Eisenerze, auch sind hier Salinen vorhanden. In Zusammenhang mit dem Bergbau steht in Lothringen bedeutende Hüttenindustrie; alle anderen Gewerbe- und Industriezweige sind wiederum im Elsass reich vertreten, und hier die Vogesenthäler ein Hauptsitz der Baumwollenfabrikation.

Hauptstadt der Reichslande und Sitz des kaiserlichen Statthalters ist Strassburg. Die Haupthandelsplätze sind Strassburg und Mülhausen.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Vor dem Heimfall der Reichslande an Deutschland im Jahre 1871 stand das bereits wohl ausgebaute Eisenbahnnetz von Elsass-Lothringen mit Ausnahme der nur kurzen Bahn Colmar-Münster im Besitz der grossen französischen Ostbahngesellschaft. Dasselbe ist aber aus vier ursprünglich verschiedenen Actienunternehmungen hervorgegangen, dem der Mülhausen-Thanner, der Strassburg-Baseler, einem Theil der Paris-Strassburger und einem Theil der Ardenner Eisenbahngesellschaft, wozu noch die von der Stadt Münster erbaute Bahn Colmar-Münster kam.

Die älteste Eisenbahn ist die von Mülhausen nach Thann, zu deren Herstellung sich 1835 die gleichnamige Eisenbahngesellschaft mit Sitz in Paris bildete, und welche ihr Entstehen den industriellen Verkehrsbeziehungen der beiden genannten Städte zueinander verdankt. Die Gesellschaft erhielt unter dem 15. Juli 1835 die Concession und übergab am 12. September 1839 ihre Bahn dem Verkehr. Das zweite Eisenbahnproject galt der Herstellung der Linie Strassburg-Basel; dasselbe wurde von der mit Concession von 1838 neu gebildeten gleichnamigen Gesellschaft verwirklicht und diese Linie 1840/44 eröffnet. Später — mit Concession von 1852 — dehnte die Gesellschaft ihr Unternehmen auf die Erbauung der

Bahn von Strassburg nördlich bis an die pfälzische Grenze hinter Weissenburg aus, welche 1855 zur Eröffnung gelangte. Hiervon war die Strecke Strassburg-Vendenheim als ein Theil des Unternehmens der nun folgenden dritten Gesellschaft bereits eröffnet und wurde von der Strassburg-Baseler Gesellschaft in Mitbetrieb genommen.

Die dritte Gesellschaft war die Paris-Strassburger. Dieselbe bildete sich 1845 behufs Uebernahme und Fertigstellung der ursprünglich von der französischen Regierung laut Gesetz vom 11. Juni 1842 auf Staatskosten zur Ausführung beschlossenen und bereits im Bau begonnenen Bahn von Strassburg über Avricourt und Frouard nach Paris mit Zweig von Frouard über Noveant, Metz und Remilly bis an die preussische Grenze bei Forbach gegen Saarbrücken. Die für uns hier in Betracht kommenden Strecken Strassburg-Avricourt der Hauptlinie und Noveant-Metz-Remilly-Grenze bei Forbach von der Zweigbahn wurden 1850/52 dem Verkehr übergeben. Weiterhin erhielt diese Gesellschaft 1852 die Concession zu der Linie Metz-Diedenhofen-Grenze gegen Luxemburg und 1853 zu der grossen Linie Paris-Mülhausen. Hiervon wurde Metz-Diedenhofen 1854, Diedenhofen-Grenze 1859 und die auf jetzt deutsches Gebiet entfallende Strecke Mülhausen-Grenze gegen Belfort 1857/58 eröffnet.

Von dem Unternehmen der vierten, der Ardenner Eisenbahngesellschaft, kommt für uns nur die kurze Strecke von Diedenhofen westlich bis an die jetzige deutsch-französische Grenze hinter Fentsch gegen Sedan in Betracht, welche 1863 dem Verkehr übergeben wurde.

Von diesen vier Gesellschaften fusionirten sich zunächst auf Grund Vertrages vom 28. Dezember 1853 und kaiserlich französischer Bestätigung vom 20. April 1854 die Strassburg-Baseler und die Paris-Strassburger zu der französischen Ostbahngesellschaft, mit welcher dann noch laut kaiserlicher Bestätigung vom 29. Mai 1858 das Unternehmen der Mülhausen-Thanner und per 1. Januar 1864 das der Ardenner Eisenbahngesellschaft verschmolzen wurde.

Inzwischen war von der Ostbahngesellschaft die nur kurze, des festen Rheinüberganges wegen aber wichtige Linie Strassburg-Kehl erbaut und 1861 eröffnet, die Rheinbrücke hierbei aber gemeinschaftlich mit Baden hergestellt, und ausserdem die Linie Mülhausen-Thann über Thann hinaus 1863 bis Wesserling verlängert worden.

Somit umfasste das Netz der Ostbahngesellschaft nach Fusion der vier Gesellschaften an den für uns in Betracht kommenden Linien:

die Bahn von der Schweizer Grenze bei Basel über Mülhausen nach Strassburg mit Zweig von Mülhausen nach Wesserling,
die Bahn von Mülhausen nach Belfort,
die Bahn von Strassburg bis Mitte Rhein gegen Kehl,
die Bahn von Strassburg über Vendenheim und Hagenau bis an die pfälzische Grenze hinter Weissenburg,
die Bahn von Vendenheim nach Avricourt,
die Bahn von Noveant über Metz und Remilly an die preussische Grenze hinter Forbach gegen Saarbrücken,
die Bahn von Metz über Diedenhofen an die luxemburgische Grenze
die Bahn von Diedenhofen nach Fentsch und weiter gegen Sedan,

und es war somit das Bahnnetz von Elsass-Lothringen in seinen grossen Zügen schon damals ausgebaut.

Seit der letzten Fusion hat die Ostbahngesellschaft in Anlehnung an diese Hauptlinien noch folgende Zweigbahnen gebaut:

In Anlehnung an die Linie Basel-Strassburg
von Sennheim (Station der Zweigbahn Mülhausen-Wesserling) nach Sentheim, 1869 eröffnet,
von Bollweiler nach Gebweiler, 1870 vor Ausbruch des Krieges eröffnet,
von Schlettstadt nach Markirch, 1864 eröffnet,
von Strassburg nach Mutzig mit Zweigen südlich nach Barr und nördlich nach Wasselnheim, 1864 eröffnet.

In Anlehnung an die Linie Strassburg-Weissenburg
von Hagenau nach Niederbronn, 1864 eröffnet.

In Anlehnung an die Linie Noveant-Metz-Forbach
von Beningen östlich bis Saargemünd 1865 und weiter bis Niederbronn 1869 und von Saargemünd nördlich bis an die preussische Grenze gegen Saarbrücken, 1870 vor Ausbruch des Krieges eröffnet,
von Beningen westlich nach Karlingen, 1866 eröffnet.

In Anlehnung an die Linie von Vendenheim-Avricourt
von Avricourt nördlich nach Dieuze, 1864 eröffnet.

Endlich hatte die Gesellschaft noch die Linie von Metz westlich über Amanweiler gegen Verdun in Bau genommen und Karlingen - Diedenhofen sowie Wesserling - Remiremont zum Bau vorbereitet. Die beiden ersteren gelangten dann seitens des Deutschen Reichs zur Vollendung, die letztere dagegen wurde fallen gelassen.

Die schon Eingangs erwähnte Bahn von Colmar (Station der Linie Basel - Strassburg) nach Münster war mit Concession von 1866 seitens der Stadt Münster selbst gebaut und 1868 eröffnet, der Ostbahngesellschaft aber in Betrieb gegeben worden.

Weiterhin hatte sich noch vor Ausbruch des Krieges behufs Ausbaues des Eisenbahnnetzes in Lothringen die Lothringische Eisenbahngesellschaft mit Sitz in Brüssel gebildet, und dieser waren die Linie Saargemünd - Saarburg (Station der Linie Vendenheim-Avricourt), die Linie von Courcelles (Station der Strecke Noveant-Metz - Remilly - Forbach) nordöstlich nach Teterchen und die Linie von Nancy nach Chateau-Salins mit Zweig nach Vic concessionirt. Hiervon hatte sie vor Ausbruch des Krieges Saarburg - Saargemünd bereits in Bauangriff genommen, während sich die beiden anderen Strecken noch im Stadium der Vorarbeiten befanden.

Da das Bahnnetz der in dem Friedensvertrage von 1871 an das Deutsche Reich übergegangenen Ländergebiete Elsass und Lothringen durchweg in Privatbesitz stand, fiel es jenem selbstredend nicht ohne Weiteres mit zu. Bei der hohen Wichtigkeit der Eisenbahnen in strategischer und volkswirthschaftlicher Beziehung überhaupt, besonders aber in einem durch Krieg neu erworbenen Lande, musste Deutschland jedoch darauf bedacht sein, die Bahnen für sich zu vollem Eigenthum zu erwerben, und es wurde dies zum Gegenstand eines besonderen Zusatzartikels zum Frankfurter Friedensvertrage vom 10. und 20. Mai 1871 gemacht. Durch diesen wurde die französische Regierung veranlasst, von ihrem Rückkaufsrecht bezüglich der in den abgetretenen Landestheilen gelegenen fertiggestellten und im Bau befindlichen Linien der französischen Ostbahngesellschaft Gebrauch zu machen, und die deutsche Regierung erwarb diese Linien von der französischen gegen Zahlung von 325 000 000 Francs = 260 000 000 M. unter Anrechnung dieser Summe auf die Kriegskostenentschädigung. Die Uebergabe erfolgte vertragsgemäss unter Befreiung der Bahnen von allen Rechtsansprüchen dritter Personen, namentlich auch von denen der Darlehensgläubiger. Von einer käuflichen Uebernahme der Betriebsmittel hatte Deutschland Abstand genommen.

Die der Stadt Münster gehörige Zweigbahn von Colmar nach Münster ging gleichfalls durch Kauf für den Preis von 2 160 000 Mk. sofort in das Eigenthum Deutschlands über. Das auf diese Weise seitens des Deutschen Reichs für den Gesammtpreis von 262 160 000 Mk. erworbene Bahnnetz hatte eine Ausdehnung von rund 766 km in Betrieb stehender Linien, doch waren von der genannten Summe 14 980 092 Mk. auf die bereits angegebenen noch im Bau resp. Bauvorbereitung befindlichen Linien der Ostbahn in Ansatz gekommen.

Am 1. August 1871 wurde auf den elsass - lothringischen Bahnen der volle Verkehr wieder aufgenommen und unterm 9. De-

zember desselben Jahres für diese eine besondere kaiserliche General-Direction mit Sitz in Strassburg eingesetzt. Der weitere Ausbau des Eisenbahnnetzes seitens des Reichs erstreckte sich besonders auf die Herstellung neuer Anschlusslinien an das Bahnnetz von Altdeutschland.

1881 erwarb das Reich die inzwischen fertiggestellten, schon vorstehend erwähnten drei Linien der Lothringischen Eisenbahngesellschaft für den Preis von 9 885 864 Mk. und 1885 die Schiltigheimer Anschlussbahn für 250 000 Mk.

Nebenbei wurde die Ausführung von Lokalbahnen der Privatindustrie überlassen. Dieselben haben fast durchweg die Bezeichnung Strassenbahnen erhalten, dienen aber auch dem Güterverkehr und sind nach ihrer Ausdehnung und den ganzen Verkehrsverhältnissen nicht bloss als Strassenbahnen in der gewöhnlichen Bedeutung des Wortes zu erachten, weshalb sie hier Aufnahme zu finden haben. Es sind dies:

die Strassburger Strassenbahn	1876	concessionirt
die Rappoltsweiler Strassenbahn	1878	„
die Pfalzburger Strassenbahn	1883	„
die Mülhausen-Ensisheim-Wittenheimer Strassenbahn	1885	„
die Kaysersberger Thalbahn	1885	„

Die Concessionsdauer derselben ist nur eine beschränkte und sie gehen nach Ablauf dieser, jedoch ausschliesslich der Betriebsmittel, unentgeltlich in das Eigenthum des Landes über, auch hat sich die Regierung schon vorherigen Ankauf der Bahnen vorbehalten, andererseits aber sie finanziell durch Gewährung von erheblichen Landesbeihülfen unterstützt.

Endlich reichen noch Endstrecken der Luxemburg-Wilhelmsbahn und der pfälzischen Eisenbahnen in das Gebiet von Elsass-Lothringen hinein.

Die Reichseisenbahnen sind dem Reichskanzleramt und die Strassenbahnen der Statthalterschaft unterstellt.

Die sämmtlichen auf elsass-lothringischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Ausdehnung von 1456,65 km.

Hiervon entfallen auf:

die Reichs-Eisenbahnen	1301,72	km
die Wilhelm - Luxemburg-Eisenbahnen im Betrieb der ersteren	5,29	„
die Strassburger Strassenbahn	71,35	„
Latus	1378,36	km

	Transport	1378,38 km
die Rappoltsweiler Strassenbahn		4,00 „
die Pfalzburger Strassenbahn		9,33 „
die Mühlhausen-Ensisheim-Wittenheimer Strassenbahn		24,07 „
die Kaysersberger Thalbahn		29,17 „
die pfälzischen Eisenbahnen		11,72 „
	Sa.	1456,65 km

Frankfurt a. M.*)

Das Gebiet der bis 1866 selbstständigen freien Stadt Frankfurt a. M. bestand aus der auf dem rechten Main-Ufer gelegenen Stadt Frankfurt a. M. nebst der gegenüber auf dem linken Main-Ufer gelegenen Vorstadt Sachsenhausen und nächster Umgebung beider, sowie aus mehreren Exclaven nördlich dieses Haupttheils. Der politischen Eintheilung nach wurde es eingeschlossen von grossherzoglich hessischem, von kurfürstlich hessischem und von nassauischem Gebiet. Als freie Stadt mit überdies nur sehr beschränktem Staatsgebiet konnte sich Frankfurt allein durch Handel und Industrie Geltung verschaffen. Bei seiner für den Handel im Vergleich zu den anderen freien Städten Deutschlands viel ungünstigeren Lage, weitab vom Meere und nur im Main und Rhein eine geeignete Wasserstrasse findend, musste es danach streben, möglichst frühzeitig ein Mittelpunkt des deutschen Eisenbahnnetzes zu werden. Dieser Aufgabe sich wohl bewusst, hat denn auch der Senat der freien Stadt von Anfang an sich um die Herstellung von Eisenbahnen bemüht und solche zuerst auch meist auf Staatskosten in die Hand genommen. Schon am 10. Januar 1838 schloss er mit den Regierungen der Grossherzogthümer Hessen und Baden erforderlichen Vertrag über den Bau einer Eisenbahn von Frankfurt südlich nach Mannheim, wobei zuerst die Ausführung dieser Linie als Privatbahn ins Auge gefasst war, doch wurde schliesslich in einem neuen Vertrage von 1843 die Herstellung derselben auf gemeinschaftliche Staatskosten vereinbart, hierbei aber als südlicher Endpunkt Heidelberg anstatt Mannheim gewählt. Inzwischen hatte Frankfurt im Vertrage von 1842 wiederum gemeinschaftlich mit dem Grossherzogthum Hessen die Erbauung einer Bahn von Sachsenhausen nach der wichtigen hessischen Fabrikstadt Offenbach auf Staatskosten vereinbart und endlich laut Vertrag von 1845 mit den Regierungen des Grossherzogthums und des Kurfürstenthums Hessen eine Bahn von Frankfurt nördlich nach Cassel auf gemeinschaftliche Staatskosten auszuführen beschlossen. Bei allen diesen Bahnen baute jeder Staat die auf sein Gebiet entfallenden Theilstrecken auf eigene Kosten. Die erstgenannte Linie Frankfurt-Heidelberg (Main-Neckarbahn) wurde von Sachsenhausen aus bereits 1846, Sachsenhausen-Offenbach 1848 und die zu der ersteren gehörige Endstrecke Sachsenhausen-Frankfurt a. M. 1849 dem Verkehr übergeben; die Main-Weserbahn Frankfurt a. M.-Cassel kam von Frankfurt aus 1850, in ihrer ganzen Ausdehnung jedoch erst 1852 zur Eröffnung. Gleichzeitig wurde Frankfurt a. M. auch von Privatbahnunternehmungen als Ausgangspunkt so stark umworben, dass der Senat weiter nicht als Eisenbahnunternehmer aufzutreten brauchte. So ent-

*) Die Abhandlungen bezüglich der nicht mehr selbstständigen Staaten sind in kleinerer Schrift gehalten.

stand mit Concession von 1838 die Taunusbahn Frankfurt a. M. - Wiesbaden, welche 1839/40 zur Eröffnung gelangte, mit Concession von 1844 die Frankfurt-Hanauer Bahn, 1848 dem Verkehr übergeben, mit Concession von 1859 die Homburger Bahn Frankfurt a. M. - Homburg, 1860 eröffnet, und mit Concession von 1862 die Linie Mainz - Frankfurt a. M. der hessischen Ludwigsbahn, noch in demselben Jahre eröffnet.

Zur Verbindung der in Frankfurt a. M. einmündenden Bahnen untereinander sowie mit dem Zollhofe und dem Mainhafen baute endlich die Stadt Frankfurt 1856/59 auf eigene Kosten die „Städtische Hafen- und Verbindungsbahn". Selbstständigen alleinigen Betrieb hatte Frankfurt auf keiner seiner Bahnen; bei der Main-Neckar-, der Frankfurt-Offenbacher und der Main-Weserbahn wurde von den betheiligten Staaten ein gemeinsamer Betrieb eingeführt, derart, dass die Linien einheitlich durchbetrieben wurden und jeder Staat für jede Direction ein Mitglied ernannte; den Betrieb auf der Städtischen Verbindungsbahn übernahm zunächst die Frankfurt-Hanauer Eisenbahngesellschaft.

Bei der Einverleibung der freien Stadt Frankfurt in Preussen 1866 gingen die Frankfurter Staatsbahnstrecken mit in den Besitz Preussens über, doch erfolgte die definitive Regelung der Eisenbahnangelegenheiten erst mit Recess vom 26. Februar 1869, und hierbei verblieb die städtische Verbindungsbahn der Stadtgemeinde Frankfurt a. M. als Eigenthum. Dieselbe wird, seitdem die Frankfurt-Hanauer Bahn in das Eigenthum der hessischen Ludwigsbahngesellschaft übergegangen, von dieser betrieben.

Auch nach 1866 kamen noch mehrere Linien nach resp. von Frankfurt aus zur Ausführung, doch gehören diese sachgemäss nicht mehr in diese Besprechung.

Freie und Hansestadt Hamburg.

Geographie. 410 qkm mit 535 000 Einwohnern. 37,91 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 9,25 km.

Das hamburgische Staatsgebiet besteht aus dem die Stadt Hamburg und das Amt Bergedorf umfassenden Hauptheil, wobei zahlreiche Elbinseln mit inbegriffen sind, aus dem Amt Ritzebüttel mit der Stadt Cuxhaven, aus der Nordseeinsel Neuwerk und aus sieben zerstreut liegenden kleinen Parzellen. Der Hauptheil nebst den meisten der letztgedachten Parzellen liegt auf dem rechten Elbufer und wird nach der politischen Eintheilung von den preussischen Provinzen Schleswig-Holstein und Hannover begrenzt, das Amt Ritzebüttel ist von der Nordsee und Hannover umgeben. Orographisch gehört das ganze Staatsgebiet dem norddeutschen Tieflande an. Als historische Notiz sei erwähnt, dass das Amt Bergedorf früher den freien Städten Hamburg und Lübeck gemeinschaftlich gehörte, im Jahre 1867 aber seitens Hamburgs zu alleinigem Eigenthum erworben worden ist.

Der Boden besteht im Allgemeinen aus fruchtbarem Marschland, doch kommt vereinzelt auch gänzlich unfruchtbares Oedland

vor; die Viehzucht ist bedeutend; die Industrie erstreckt sich hauptsächlich auf Maschinenfabrikation, Ankerschmieden, Eisengiessereien, Zucker-Raffinerien sowie auf Cigarren-, Fischbein- und Stockfabriken. Unvergleichlich wichtiger aber als Ackerbau, Viehzucht und Industrie ist Hamburgs Handel. Derselbe ist Welthandel in vollster Bedeutung des Wortes. Der überseeische Handel erstreckt sich auf alle Erdtheile, besonders aber auf Nord- und Südamerika sowie auf Ostindien; er wird durch Hamburgs eigene grosse Flotte und durch zahlreiche Schifffahrtsgesellschaften vermittelt. Landeinwärts dienen dem Handel die grossen, von Hamburg strahlenförmig ausgehenden Eisenbahnlinien.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Hamburgs Handelsinteressen veranlassten naturgemäss schon frühzeitig die Aufstellung von Eisenbahnprojecten. Das erste galt einer Schienenverbindung von der Nordsee nach der Ostsee in der Linie Hamburg-Lübeck, und wurde desselben schon 1832 Erwähnung gethan, doch scheiterte es zunächst an der ablehnenden Haltung der Krone Dänemark, als damaliger Herrin über das hierbei geographisch in Frage kommende Herzogthum Holstein. Wichtiger als dies waren für Hamburg aber die Projecte zu den Verbindungen mit dem Innern Deutschlands. Von solchen wurde zuerst 1836 das einer Schienenverbindung mit Berlin aufgestellt. Die Aussichten auf eine baldige Ausführung desselben zerschlugen sich indess, jedoch behielt man seitens Hamburgs die Angelegenheit unausgesetzt im Auge. Um nun wenigstens den Anfang zu der erwünschten Eisenbahnverbindung zu machen, zog man die Erbauung der entsprechenden Strecke innerhalb des Hamburger Staatsgebiets in Erwägung, hiermit gleichzeitig den Interessen der gewerbereichen Stadt Bergedorf Rechnung tragend. Bei dem hohen Werth von Grund und Boden, besonders in der Stadt Hamburg selbst und in deren nächster Nähe, drohte hier der Grunderwerb ein bedeutendes Hinderniss für die die Anlage von Eisenbahnen zu werden. Indess brach sich doch bald Ueberzeugung von der hohen Wichtigkeit solcher für Hamburgs Handel Bahn, und es konnte, nachdem sich Ende 1838 ein bestimmtes Comité zur Herstellung der Eisenbahn nach Bergedorf gebildet hatte, unterm 20. Dezember 1839 ein allgemeines Expropriationsgesetz erlassen werden. Die genannte Linie wurde der dazu gebildeten Actiengesellschaft 1840 concessionirt, 1842 eröffnet und vorerst von der Gesellschaft selbst betrieben. Zunächst war der Staat finanziell bei derselben nicht betheiligt, als es sich dann aber um ihren Ausbau für den zu erwartenden bedeutenden Berlin-Hamburger Verkehr

handelte, übernahm er das ganze neu erforderliche Anlagecapital sowie gleichzeitig auch die Amortisation der zuerst begebenen Privatactien und wurde durch deren Beendigung im Jahre 1870 alleiniger Eigenthümer dieser Bahn. Bei der Berlin-Bergedorfer (Hamburger) Bahn betheiligte sich der Senat der Stadt Hamburg durch Uebernahme von Stamm-Actien Lit. B. im Betrage von 4 500 000 Mk. mit nur bedingtem Dividendengenuss und machte hierdurch zusammen mit der grossherzoglich mecklenburgischen Regierung überhaupt erst das Zustandekommen der Bahn möglich. Durch Beendigung der statutenmässigen Amortisation dieser im Jahre 1874 hörte dieses Verhältniss zu der Gesellschaft auf. Ausserdem baute er auf eigene Kosten noch den auf hamburgisches Gebiet fallenden Theil der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn und in neuerer Zeit 1882 nach Eröffnung der Harburg-Stade-Cuxhavener (Unterelbischen) Eisenbahn eine Hafenbahn in Cuxhaven. Eigener staatsseitiger Betrieb fand aber auf keiner dieser Linien statt, vielmehr wurden diese durch die Berlin-Hamburger, die Altona-Kieler resp. die Unterelbesche Eisenbahngesellschaft betrieben. Im Jahre 1884 ging die Strecke Hamburg-Bergedorf in Besitz und Betrieb des preussischen Staats über, welcher gleichzeitig in Folge Erwerbs der Altona-Kieler Eisenbahn den Betrieb auch auf der Hamburger Verbindungsbahn übernahm, doch ist die hamburgische Theilstrecke dieser im Eigenthum von Hamburg geblieben.

Das zuerst beabsichtigt gewesene Hamburg-Lübecker Project kam erst unter veränderten politischen Verhältnissen nach 30 Jahren in der 1865 eröffneten Linie Lübeck-Hamburg der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zur Verwirklichung, nachdem das Project der Verbindung zwischen Ost- und Nordsee vorerst in der Altona-Kieler Eisenbahn seine Erledigung gefunden hatte. Die dritte grosse Schienenverbindung mit Bremen, Belgien und Frankreich erhielt Hamburg in der 1874 eröffneten Venlo-Hamburger Bahn der ehemaligen Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. Von dieser und der Linie Lübeck-Hamburg liegen selbstredend nur kurze Endstrecken auf Hamburger Gebiet. Finanziell hatte sich der hamburgische Staat bei diesen nicht betheiligt.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind dem Senat unmittelbar unterstellt.

Die auf hamburgischem Staatsgebiet gelegenen Eisenbahnstrecken hatten ult. März 1889 eine Ausdehnung von 37,91 km. Von diesen entfallen, nachdem auch die Linie Berlin-Bergedorf und die Köln-Mindener Eisenbahn in den Besitz des preussischen Staats übergegangen, auf

die eigenen Strecken im Besitz des hamburgischen Staats und zwar:

a. Theil der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn von Bahnhof Schulterblatt bis Bahnhof Klosterthor und Oberhafenbrücke	4,02 km	5,13 km
b. Hafenbahn in Cuxhaven	1,11 „	
die preussischen Staatsbahnen		21,48 „
die Lübeck-Büchener Eisenbahn		4,74 „
die Unterelbesche Eisenbahn		6,56 „
	Summa	37,91 km

Hannover.

Die jetzt preussische Provinz Hannover war, wie bekannt, bis zum Friedensschluss 1866 ein selbstständiges Königreich. Dasselbe bestand aus dem grossen nördlichen Hauptcomplex und einem von diesem durch braunschweigisches Gebiet getrennten kleineren südlichen Theil.

Die Viehzucht war von jeher im Lande hoch entwickelt, der Ackerbau dagegen durch grosse Haidestrecken und Moore beschränkt, der Bergbau in dem gebirgigen südlichen Theil wiederum von Alters her bedeutend, die Industrie aber damals erst im Werden.

Mehr als durch diese seine inneren Verhältnisse war das Königreich durch seine glückliche geographische Lage berufen, dem Eisenbahnbau ein weites Feld zu bieten. Einerseits zwischen den nordischen Handelsmetropolen Hamburg und Bremen und dem dicht bevölkerten südwestlichen Theile Deutschlands, sowie andererseits inmitten der grossen Heer- und Handelsstrasse von Berlin nach dem Rhein und Holland gelegen, musste sein Gebiet naturgemäss von den wichtigsten Eisenbahnlinien Deutschlands aufgesucht werden. Dies sehr wohl erkennend, bewarb sich bereits 1833 eine englische Gesellschaft um die Concession zum Bau der erforderlich erscheinenden Hauptlinien: es gelang jedoch ihr nicht, ihren Plänen Eingang zu verschaffen. Auch ein vaterländisches, in der Stadt Hannover zusammengetretenes Comité theilte das gleiche Schicksal. Nicht lange darauf ergriff aber die königliche Regierung selbst die Initiative, und die Thätigkeit derselben bezüglich der Eisenbahnen begann mit der Vorlage eines Gesetzentwurfs an die Stände unterm 15. Juli 1836 über „die Veräusserungsverpflichtung behufs Eisenbahnanlagen“. Derselbe bildete jedoch mehrere Jahre hindurch den Gegenstand von Kammerverhandlungen, so dass das betreffende Expropriationsgesetz erst unterm 8. September 1840 erlassen werden konnte. In demselben war der Linien von der Stadt Hannover über Lüneburg nach Wismar, nach dem linken Elbufer in Richtung auf Hamburg, nach Minden, nach der Stadt Braunschweig, nach Göttingen, sowie der Linien Braunschweig-Harzburg und Vienenburg-Goslar gedacht, die Entscheidung über die Genehmigung von Eisenbahnanlagen der Allerhöchsten Entschliessung Sr. Majestät des Königs vorbehalten und die Eisenbahnangelegenheiten dem Ministerium des Innern zugewiesen. Auch wurde dasselbe auf die Anlegung von Eisenbahnen durch Privatunternehmer anwendbar erklärt. Die Frage, ob Staats- oder Privatbahnbau, war damals also noch nicht entschieden Dagegen wurde mit Gesetz vom 4. Mai 1843 der Bau der Linien von Hannover nach der Stadt Braunschweig mit Zweig nach

Hildesheim, von Hannover nach Harburg, von Hannover nach Minden und von Hannover nach Bremen resp. bis an die betreffenden Landesgrenzen in der Flucht dieser Linien endgültig auf Staatskosten angeordnet. Hierbei wurde die finanzielle Verwaltung der Eisenbahnen als eine völlig selbstständige, von den anderen Landeskassen getrennte, eingerichtet, und bei den erforderlichen Staatsanleihen neben einem festen Zinsfuss von 3 % nach Dotirung der Tilgungskasse zur Abtragung der Eisenbahnschulden und der Reservekasse für aussergewöhnliche Ausgaben, ein gewisser Antheil am Reinertrage in Aussicht genommen, jedoch liessen sich in dieser Weise die Anleihen nicht verwirklichen, vielmehr musste ein fester höherer Zinsfuss bewilligt werden. Uebrigens wurde zunächst noch daran gedacht, die Bahnen zum Betrieb an Privatunternehmer oder Gesellschaften zu überlassen, indess ist auch diese Idee nicht zur Ausführung gekommen, vielmehr von Anfang an auch Staatsbetrieb eingeführt worden.

Nachdem mit dem Bau der ersten Linie von der Stadt Hannover bis an die Landesgrenze in Richtung auf die Stadt Braunschweig am 18. Juli 1842 begonnen, wurde unterm 13. März 1843 eine königliche Eisenbahndirection mit Sitz in Hannover errichtet, und unter dem 30. September desselben Jahres seitens des zuständigen Ministeriums eine „Bahnordnung" erlassen, welche Vorschriften zum Schutz der Bahn und des Verkehrs auf derselben, zur Sicherung des der Bahn benachbarten Eigenthums, sowie Vorschriften für die Eisenbahnbeförderung und über Ausübung der Bahnpolizei enthielt. Die Eröffnung des ersten Schienenweges erfolgte am 22. Oktober 1843 in der Theilstrecke Hannover-Lehrte.

Die Regierung hat das Staatsbahnprincip streng festgehalten und dem Lande in besonders zuerst schneller Aufeinanderfolge ein ausgedehntes, die wirthschaftlichen Verhältnisse in hohem Masse förderndes Bahnnetz geschaffen, dessen Linien, von der Stadt Hannover ausgehend, sich bis an die braunschweigische Grenze, bis Harburg, bis Geestemünde, bis Emden sowie bis Cassel erstreckten, zu welchen dann als letzte während der Selbstständigkeit Hannovers 1866 noch die, von dem übrigen eigenen Bahnnetz getrennt liegende Linie Vienenburg-Goslar kam. Von den zuerst in Aussicht genommenen Bahnen ist nur die Endstrecke der in Richtung auf Wismar nicht in Ausführung gekommen. Die grosse Linie von Berlin nach dem Rhein war bereits 1847 fertiggestellt, während die von Hamburg und Bremen nach dem südwestlichen Deutschland durch Eröffnung der Schlussstrecke Hannover-Cassel 1856 vollendet wurde.

Bei seiner Einverleibung in Preussen hatte Hannover ein rationell angelegtes, wohlausgebautes Staatsbahnnetz von 801 km Eigenthumslänge. An Privatbahnen mit öffentlichem Verkehr war bis zu diesem Zeitpunkt nur die kurze, der Ilseder Hütte gehörige und hauptsächlich den Bergwerksinteressen dienende Peine-Ilseder Bahn entstanden. Ausserdem lag noch die Endstrecke der einer niederländischen Gesellschaft gehörenden Bahn Almelo-Salzbergen auf hannöverschem Gebiet, welche 1865 eröffnet worden ist.

Im Uebrigen verweisen wir auf die specielle Geschichte der hannöverschen Staatsbahnen im II. Theil dieses Werkes.

Grossherzogthum Hessen.

Geographie. 7682 qkm mit 968 000 Einwohnern. 918,70 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 11,96 km.

Das Grossherzogthum besteht aus zwei durch einen schmalen Strich preussischen Gebiets voneinander getrennten, ziemlich gleich grossen Haupttheilen und mehreren kleinen, nahe bei jenen gelegenen Exclaven. Der südliche Theil, der politischen Eintheilung nach die Provinzen Starkenburg mit der Hauptstadt Darmstadt und Rheinhessen mit Mainz umfassend, liegt zwischen Preussen, Bayern und Baden, der nördliche, die Provinz Oberhessen mit der Stadt Giessen, ganz innerhalb preussischen Gebiets. Der erstere wird in der Richtung von Süden nach Norden vom Rhein durchströmt, welcher dann im Nordwesten die natürliche Grenze bildet; ebenfalls solche bilden im Nordosten und Norden der Main, im Westen die Nahe und im Süden der Neckar, beide letztere jedoch nur auf kurze Strecken; in hydrographischer Beziehung gehört also dieser Theil gänzlich dem Rheingebiet an. In orographischer Beziehung besteht derselbe theils aus Berg-, theils aus Hügel-, theils aus Flachland. Das erstere erhebt sich in dem Odenwalde, welcher den südöstlichen Theil der Provinz Starkenburg einnimmt; der westliche und nördliche Theil dieser, sowie der östliche und nördliche Theil von Rheinhessen gehört der oberrheinischen Tiefebene, der übrige Theil der letztgenannten Provinz aber dem rheinhessischen Hügellande an. Die Provinz Oberhessen ist fast durchweg Bergland und gehört zu der Gebirgsgruppe des Vogelsgebirges, nur ihr südwestlichster Theil gehört in der fruchtbaren Wetterau zur oberrheinischen Tiefebene. Diese Provinz entbehrt der grösseren Wasserstrassen, hat aber zahlreiche kleine Flüsse, von welchen hier die Ohm, ein Nebenfluss der Lahn, und die Nidda, Nebenfluss des Main, mit Nidder und Wetter genannt sein mögen. Die Fulda und die Lahn im äussersten Osten resp. im äussersten Westen gehören nur auf geringe Längen hierher.

Der südliche Theil des Grossherzogthums ist ein reich gesegnetes Land, in der Ebene überaus fruchtbar und hier Acker-, Gemüse- und Obstbau sowie Viehzucht sehr gut entwickelt; ganz besonders ausgezeichnet durch die Obstcultur ist die Bergstrasse am westlichen Abhang des Odenwaldes von Darmstadt südlich bis Heidelberg, woselbst sogar süsse Kastanien und Mandeln gedeihen; auch Hopfen und Tabak wird gewonnen. Rheinhessen ist wieder besonders reich an Wein.

Der nördliche Theil, die Provinz Oberhessen, ist bei seinem vorwiegend gebirgigen Charakter landwirthschaftlich unvergleichlich ärmer, in den höheren Gegenden sogar direct arm; dagegen wird hier im Vogelsgebirge Bergbau auf Eisen- und Braunstein betrieben. Die Wetterau aber ist wiederum sehr fruchtbar und ausserdem reich an Braunkohlenlagern.

Waldungen kommen in grösserem Umfange in den Provinzen Starkenburg und Oberhessen vor und bedecken ungefähr ein Viertel der Gesammtfläche des Landes.

Die wichtigsten Industriezweige sind Lederfabrikation in Offenbach, Worms und Mainz, Tabaks- und Wagenfabriken in Offenbach, Leinweberei und Strohflechterei in Oberhessen im Vogelsgebirge.

Die Haupt- und Residenzstadt ist Darmstadt, der wichtigste Industrieort Offenbach und der grösste Handelsplatz Mainz.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Dank der Lage des Grossherzogthums im Süden und Norden des bedeutenden Handelsplatzes Frankfurt a. M. hat sich dasselbe verhältnissmässig schon frühzeitig wichtiger Eisenbahnverbindungen erfreuen dürfen. Die ersten Bestrebungen in dieser Richtung reichen bis in die Mitte der 30er Jahre zurück. Sie gingen von Privatkreisen aus, und man nahm überhaupt zuerst an, dass die Ausführung der Eisenbahnen durch Private erfolgen würde. In Folge dessen wurde unterm 18. Juni 1836 das Gesetz über die Abtretung von Privateigenthum für öffentliche Zwecke vom 27. Mai 1821 auf die von Privatpersonen oder von Privatgesellschaften auszuführenden Eisenbahnen ausgedehnt, und es bildet dieses Gesetz bezüglich des Eisenbahnwesens den ersten Staatsact der grossherzoglich hessischen Regierung. Die allerersten Projecte, welche sich auf eine Linie Mainz-Darmstadt-Mannheim und auf Mainz-Frankfurt a. M. bezogen, gelangten zunächst nicht zur Verwirklichung. Darauf richteten die in gleichem Masse interessirten Regierungen des Grossherzogthums Hessen, des Grossherzogthums Baden und der freien Stadt Frankfurt a. M. ihr Augenmerk auf die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Main und Neckar resp. Frankfurt a. M. und Mannheim durch eine Privatgesellschaft, schlossen auch unterm 10. Januar 1838 einen darauf bezüglichen Staatsvertrag ab, inhaltlich dessen die weiteren Schritte in dieser Angelegenheit zunächst von der hessischen Regierung allein übernommen wurden. Die Bemühungen derselben zur Bildung einer Actiengesellschaft scheiterten jedoch an der Zaghaftigkeit des Privatcapitals, und sie erliess nun, noch ehe die Frage wegen der Main-Neckarbahn anderweitig geregelt wurde, unterm 16. Juli 1842 ein generelles Eisenbahngesetz, inhaltlich dessen Bau und Betrieb der Haupteisenbahnlinien des Grossherzogthums auf Staatskosten erfolgen, Lokalbahnen dagegen zu Bau und Betrieb gegebenen Falls an

Private überlassen werden sollten. Die für die Staatsbahnen erforderlichen Anlagecapitalien sollten auf dem Wege der öffentlichen Anleihe aufgebracht und der ganze Reingewinn jener nach Berichtigung der Zinsen zur Amortisation dieser Anleihen verwendet werden. Das Nähere über die Bildung der Actiengesellschaften zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen wurde mit landesherrlicher Verordnung vom 17. September 1844 bestimmt, inhaltlich welcher die Genehmigung zur Bildung solcher Gesellschaften und die Concessionsertheilung zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen dem Landesherrn allein vorbehalten ist.

Nachdem sich nun Baden und Frankfurt a. M. 1843 in einem neuen Vertrage mit Hessen darüber geeinigt hatten, die Main-Neckarbahn auf gemeinsame Staatskosten auszuführen, wobei aber als südlicher Endpunkt anstatt Mannheim neuerdings Heidelberg bestimmt wurde, erstand für das Grossherzogthum Hessen in dieser Linie 1846 der erste Schienenweg, welcher die Provinz Starkenburg in ihrer ganzen Ausdehnung von Norden nach Süden ungefähr in der Mitte unter Berührung Darmstadts durchzieht. 1848 folgte mit Anschluss an diese in Sachsenhausen die im Interesse der Fabrikstadt Offenbach seitens Hessens und Frankfurts zu Folge Vertrages von 1842 gleichfalls gemeinsam auf Staatskosten hergestellte Bahn Sachsenhausen-Offenbach. Die Provinz Oberhessen erhielt die erste Eisenbahnverbindung in der laut Vertrag von 1845 seitens des Grossherzogthums Hessen, des Kurfürstenthums Hessen und der freien Stadt Frankfurt a. M. gebauten Main-Weserbahn Cassel-Frankfurt a. M., deren in Hessen-Darmstadt gelegener Theil und damit auch die ganze Linie 1850/52 dem Verkehr übergeben wurde. Bei allen drei Bahnen hatte jede der betheiligten Regierungen die auf ihr Gebiet entfallenden Strecken auf eigene Kosten gebaut, der Betrieb wurde aber bei jeder Linie gemeinschaftlich gestaltet und zwar derartig, dass für jede eine aus je einem Mitglied der betheiligten Staaten bestehende Direction eingesetzt wurde.

Da der Bau von Eisenbahnen, wie in den meisten deutschen Staaten, so ganz besonders auch im Grossherzogthum Hessen schon bald unvergleichlich grössere Ausdehnung annahm, als ursprünglich hatte vermuthet werden können, überliess die grossherzogliche Regierung aus finanziellen Rücksichten den weiteren Ausbau des Bahnnetzes zunächst der Privatindustrie und zwar in dem südlich des Main und Rhein gelegenen Landestheil mit Concession von 1845 der Hessischen Ludwigsbahngesellschaft und den in Oberhessen mit Concession von 1868 der Actiengesellschaft der Oberhessischen Eisen-

bahn. Hierbei trug jedoch auch ferner die Regierung selbst den volkswirthschaftlichen Interessen des Landes in ganz hervorragender Weise Rechnung. Zunächst griff sie schon bei der ersten Linie Mainz-Worms der Hessischen Ludwigsbahn helfend ein durch Uebernahme von Actien mit nur bedingtem Dividendengenuss. Später aber bestimmte sie die Gesellschaft auch zum Bau von solchen Linien, deren Ausführung bei voraussichtlich nur geringerer Ertragsfähigkeit nicht eigentlich in deren Absicht lag, die aber in volkswirthschaftlicher Beziehung geboten schienen, indem sie — die Regierung — weitreichende Garantien zur Completirung der Reineinnahmen dieser Linien auf eine gewisse Höhe übernahm, oder aber auch eine laufende Jahresbeihülfe bewilligte. Auf diese Weise ist der südliche Theil des Grossherzogthums mit einem dichten Schienennetz überspannt worden, allerdings haben die übernommenen Garantien der Regierung auch fortgesetzt bedeutende finanzielle Opfer auferlegt.

Bei den wirthschaftlich unvergleichlich ungünstigeren Verhältnissen der Provinz Oberhessen wurde das Unternehmen der Oberhessischen Eisenbahngesellschaft überhaupt von vornherein nur durch Eingreifen der Regierung ermöglicht, und hier übernahm diese für das gesammte Anlagecapital eine $3^1/_2$ %ige Zinsgarantie, die dann auch alljährlich in ihrem ganzen Betrage erforderlich wurde.

Für beide Privatbahnunternehmungen war die Concessionsdauer in den ursprünglichen Genehmigungsurkunden auf 99 Jahre festgesetzt worden, nach deren Ablauf die Regierung die Bahnen nach dem Taxwerth sollte übernehmen können, indess ist sie für die Hessische Ludwigsbahn später bis 1958 ausgedehnt worden, während sie bezüglich der oberhessischen Bahnen durch deren inzwischen erfolgten staatsseitigen Ankauf bereits erloschen ist. Ausserdem kann aber der Staat die Linien des erstgedachten Unternehmens bereits 1893 gegen einen nach den Einnahmeerträgen der letzten fünf Jahre zu bemessenden Preis käuflich für sich erwerben.

Inzwischen sind in den Eigenthumsverhältnissen der in Hessen gelegenen Bahnen verschiedene Veränderungen eingetreten. Einerseits überliess die Regierung auf dem Wege des Verkaufs 1868 ihren Antheil an der Frankfurt a. M.-Offenbacher und 1880 auch den an der Main-Weserbahn an Preussen, nachdem letztere bereits 1868 in Verwaltung und Betrieb Preussens übergegangen war, erwarb aber andererseits 1876 die oberhessischen Bahnen käuflich zu Staatseigenthum, während bezüglich der Main-Neckarbahn und der Hessischen Ludwigsbahn das Eigenthumsverhältniss unverändert

geblieben ist. Betreffs der letzteren tauchen schon seit Jahren immer wieder Verstaatlichungsgerüchte auf, in welchen meistens der preussische Staat als Käufer genannt wird. Neuerdings (Mai 1889) haben übrigens hervorragende Abgeordnete des hessischen Landtages ihrerseits durch eine Eingabe die Verstaatlichung der Bahn bei der grossherzoglichen Regierung in Anregung gebracht, doch ist diese Angelegenheit in das Stadium der Kammerverhandlungen noch nicht getreten.

In neuerer Zeit ist wie in den meisten anderen deutschen Staaten so auch im Grossherzogthum Hessen durch Erbauung von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung in grösserem Umfange, hier mit der Bezeichnung „Nebenbahnen" belegt, die Entwickelung des Eisenbahnwesens in ein neues Stadium getreten. Die Regierung beschäftigte sich schon 1882 mit dieser Angelegenheit und erliess unterm 29. Mai 1884 ein generelles Gesetz über den Bau von Nebenbahnen, welchem 1885 noch eine zusätzliche Verordnung folgte. Inhaltlich dieses Gesetzes billigt die Regierung zur Förderung solcher Bahnen, welche naturgemäss Aussicht auf eine bedeutendere Rentabilität nicht haben, umfangreiche Unterstützung zu, jedoch nur für die in Anlehnung an eine bereits bestehende Hauptbahn und unter der Bedingung, dass der Grund und Boden seitens der Interessenten kosten- und lastenfrei überlassen wird. Die Art der staatsseitigen Förderung solcher Bahnunternehmungen ist in diesem Gesetz als eine verschiedene gedacht: Entweder stellt die Regierung selbst die Bahn auf Staatskosten her, und in solchem Fall kann sie ausser freier Hergabe des Terrains auch einen Beitrag zu den Baukosten resp., wenn es sich um Anschluss eines speciellen gewerblichen Etablissements, Bergwerks oder dergleichen handelt, allmähliche Rückerstattung der gesammten Anlagekosten seitens des betreffenden Besitzers innerhalb eines bestimmten Zeitraums verlangen. Die von den Interessenten eventuell zum Bau geleisteten Beiträge werden hierbei im Fall eines Reingewinns über 4 % des staatsseitigen Anlagecapitals aus den Mehrüberschüssen bis zu 4 %, jedoch ohne Recht auf Nachzahlung, verzinst und aus dem etwaigen Restüberschuss amortisirt. Die zweite Art der staatsseitigen Förderung besteht in Uebernahme des Betriebes seitens des Staats auf den von Privaten hergestellten Bahnen. Dies soll sich jedoch nur auf solche Bahnen erstrecken, welche an eine Staatsbahn direct anschliessen, unter Staatscontrole erbaut sind und ihrer Bauart nach den gegenseitigen Wagenübergang gestatten, und bei welchen sich ausserdem noch die Gemeinden und sonstigen Interessenten mit mindestens ein Sechstel des Anlagecapitals be-

theiligen unter Verzicht auf Verzinsung ihres Theils über 2 %, bis den übrigen Betheiligten 4 % Zinsen gewährt werden können. Die dritte Art der staatsseitigen Förderung besteht in der einmaligen Gewährung eines Beitrages à fonds perdu zur ersten Anlage und Ausrüstung der Bahn; derselbe ist aber bei Normalspurbahnen mit eigenem Planum auf höchstens 20 000 Mk. pro km und bei Schmalspurbahnen mit solchem auf höchstens 15 000 Mk. pro km zu bemessen, welche Sätze bei Bahnen mit Mitbenutzung öffentlicher Strassen sich auf 18 000 Mk. resp. 13 000 Mk. pro km ermässigen. Die vierte Art der staatsseitigen Förderung bezieht sich nur auf die von Actiengesellschaften hergestellten Nebenbahnen und besteht in der Betheiligung am Anlagecapital, eventuell mit nur bedingtem Dividendengenuss; doch soll sich diese Betheiligung auf höchstens den vierten Theil des gesammten Actiencapitals und andererseits nur auf denjenigen Betrag erstrecken, welcher sich nach den im vorigen Satz angegebenen kilometrischen Einheitssätzen ergiebt.

Weiterhin bestimmt dieses Gesetz die Führung besonderer Erneuerungs- und Reservefonds auch bei den seitens Privater hergestellten Nebenbahnen und räumt es ausserdem der Regierung das Recht ein, die Ueberlassung des Betriebes an den Betriebsführer der anschliessenden Hauptbahnen gegen eine Verzinsung von mindestens $4^1/_2$% des Anlagecapitals zu verlangen.

Ueber die Dauer der Concession und das Ankaufsrecht des Staats bezüglich der an Private zu concessionirenden Nebenbahnen enthält das Gesetz keine Bestimmung; indess ist in den einzelnen Concessionen der bisher genehmigten derartigen Bahnen die Concessionsdauer auf 50 Jahre bestimmt. Nach Ablauf dieser Zeit kann der Staat die Bahnen zum Taxwerth abzüglich des Werthes von Grund und Boden und der etwa geleisteten Staatszuschüsse übernehmen, andernfalls dürfen die Concessionäre nur die einzelnen Theile der Bahn an Dritte veräussern, nicht aber zusammen als Eisenbahn. Auch hat sich in allen bisherigen Fällen die Regierung das Recht vorbehalten, ihrerseits den Betrieb dieser Bahnen nach 20 Jahren ab Eröffnung zu übernehmen gegen mindestens $4^1/_2$% des Anlagecapitals. Bei denjenigen Bahnen endlich, zu welchen die Regierung einen Zuschuss geleistet, hat sie sich für den Fall einer Jahresbruttoeinnahme von mehr als 6000 Mk. pro Kilometer den fünften Theil dieser Mehreinnahme ausbedungen. Die Nebenbahnen sind ebenso wie die Hauptbahnen dem grossherzoglichen Finanzministerium unterstellt.

Mit der Herstellung solcher Nebenbahnen ist bereits im Jahre 1884 begonnen worden. Bis jetzt sind die an die oberhessischen

Bahnen und die Main-Neckarbahn anschliessenden als Staatsbahnen, die im Gebiet der Hessischen Ludwigsbahn aber seitens eines Consortiums (Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt und H. Bachstein in Berlin) ausgeführt worden. Gegenstand eines Actienunternehmens ist noch keine geworden, besonders hat auch die Hessische Ludwigsbahn bisher keine solche zur Ausführung gebracht. Von dem genannten Consortium sind ausser den hier eigentlich in Rede stehenden Bahnen noch zwei Linien, Darmstadt-Griesheim und Darmstadt-Eberstadt, gebaut, doch fallen diese nicht unter die hier gedachte Kategorie von Bahnen, wie sie auch als Dampfstrassenbahnen bezeichnet sind und für Ausübung des Betriebes besondere Betriebsreglements erhalten haben.

Ausser den vorstehend aufgeführten Haupt- und Nebenbahnen entfallen auf grossherzoglich hessisches Gebiet noch Theilstrecken zweier preussischer Staatsbahnlinien und zwar der 1873 eröffneten neuen Frankfurt-Offenbach-Hanauer Bahn und der 1879/81 eröffneten Friedberg-Hanauer Bahn.

Wie vorstehend entwickelt, markiren sich in Hessen in der Geschichte des Eisenbahnwesens drei Perioden: die erste ist die des ausschliesslichen Staatsbahnprincips; die zweite mit gemischtem System, theils Staats-, theils Privatbahnen, setzt 1845 mit der Concessionirung der Hessischen Ludwigsbahn ein, und dieses System reicht bis in die Gegenwart, doch markirt sich durch Erlass des Nebenbahngesetzes 1884 noch eine neue dritte Periode. Der Zukunft dürfte nur noch die Erbauung von Nebenbahnen vorbehalten sein.

Noch sei erwähnt, dass die 1859 concessionirte und 1860 eröffnete Homburger Eisenbahn, Frankfurt-Homburg v. d. Höhe, die grossherzoglich hessische Exclave Rödelheim berührte, doch ist diese im Friedensvertrage von 1866 an Preussen abgetreten worden.

Die innerhalb des Grossherzogthums gelegenen Eisenbahnlinien hatten ult. März 1889 eine Ausdehnung von 918,70 km. — Davon entfallen auf

die in grossherzoglich hessischem Staatsbesitz stehenden Bahnen und zwar:

a. oberhessische Eisenbahnen	147,82 km
b. Antheil an der Main-Neckarbahn	49,37 „
c. Nebenbahnen (Eberstadt-Pfungstadt, Stockheim-Gedern, Nidda-Schotten)	34,61 „
die Hessische Ludwigsbahn	506,50 „
Latus	738,30 km

	Transport 738,30 km
die hessischen Nebenbahnen in Privatbesitz und zwar: Reinheim-Reichelsheim, Worms-Offstein, Sprendlingen-Wöllstein, Osthofen-Westhofen, Mannheim-Weinheim	46,85 „
die badischen Staatsbahnen	22,17 „
die preussischen Staatsbahnen	111,38 „
	Summa 918,70 km

Hessen-Cassel.

Ebenso wie das vorstehend behandelte Hannover bildete der jetzt preussische Regierungsbezirk Cassel bekanntlich bis 1866 einen selbstständigen Staat, das Kurfürstenthum Hessen-Cassel. Dasselbe bestand aus dem zwischen dem Königreich Bayern, dem Grossherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach, der preussischen Provinz Sachsen, dem damaligen Königreich Hannover, der preussischen Provinz Westfalen, dem Fürstenthum Waldeck, dem Grossherzogthum Hessen-Darmstadt und dem damaligen Herzogthum Nassau gelegenen, in der Richtung von Norden nach Süden lang gestreckten Haupttheil, aus der Exclave Rinteln (Grafschaft Schaumburg) zwischen Hannover und den beiden Fürstenthümern Lippe nördlich des Haupttheils, und aus der Exclave Schmalkalden östlich desselben zwischen den thüringischen Staaten gelegen. Das Land ist fast durchgängig bewaldetes Bergland und deshalb der Ackerbau, mit Ausnahme in den Flussthälern, nur beschränkt; Industrie und Hüttenwesen dagegen ist gut entwickelt.

Bezüglich der Entwickelung des Eisenbahnwesens trug man sich im Kurfürstenthum schon frühzeitig, bereits 1832, mit gar hochgehenden Ideen; man wollte durch schnelle Herstellung zweier, in Cassel sich schneidender Eisenbahnen das Land zum Mittelpunkt nicht nur des deutschen, sondern auch des europäischen Verkehrs machen. Man dachte an eine Linie von Hamburg und Bremen über Cassel und Frankfurt a. M. nach Süddeutschland, sowie andererseits von Halle und Leipzig über Cassel nach dem Niederrhein; man rechnete, man mass, man verhandelte, man erliess Gesetze, aber man kam zu keinem Resultat, die hochgehenden Pläne schwanden und erst nach 12 Jahren nahmen die Projecte feste Gestalt an, gelangten jetzt aber auch schnell zur Durchführung. Im Jahre 1844 wurde der auf Kurhessen entfallende Theil der Bahn von Halle nach dem Niederrhein unter dem Namen „Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn“, sowie die „Frankfurt-Hanauer Eisenbahn“ an Actiengesellschaften concessionirt, und 1845 mit dem Grossherzogthum Hessen und der Freien Stadt Frankfurt bezüglich der Cassel-Frankfurter Linie (Main-Weser Bahn) der erforderliche Staatsvertrag geschlossen, und gelangten diese Bahnen in den Jahren 1848 bis 1852 zur Eröffnung. Hierbei erwies sich das unterm 11. Juli 1837 erlassene Gesetz über die Abtretung von Grundeigenthum zu Eisenbahnen als unzureichend, und es wurde an dessen Stelle unterm 2. Juli 1846 ein neues Expropriationsgesetz erlassen. Die vorerwähnte Frankfurt-Hanauer Bahn diente, ohne Anschluss resp. Fortsetzung in Hanau, zunächst nur lokalen Interessen, wurde aber durch die mit Concession von 1852 erfolgte und 1854 dem Betriebe übergebene Verlängerung von Hanau nach Aschaffenburg eine wichtige Verkehrsstrasse von Frankfurt a. M. nach Bayern und weiter.

In den vorstehend aufgeführten Linien, bei dem bereits früher erfolgten Ausbau der Anschlussbahnen von Frankfurt a. M. nach Süden, sowie durch Vollendung der Anschlussbahnen von Cassel nördlich bis Harburg (gegenüber von Hamburg) und nordwestlich nach dem Rhein Mitte der 50er Jahre waren in der That dem Kurfürstenthum dem Weltverkehr dienende Eisenstrassen gewonnen, ganz wurden hierdurch aber doch nicht die ersten Wünsche des Lokalpatriotismus erfüllt, indem der Verkehr von Osten nach dem Rhein schon ein Jahrzehnt vorher auf die norddeutsche Route über Hannover geleitet worden war.

Im Jahre 1863 beschloss die Regierung noch den Bau der Linie Bebra-Hanau auf Staatskosten, doch wurde von dieser unter kurfürstlicher Herrschaft nur die Theilstrecke Bebra-Hersfeld, die ganze Bahn dagegen erst unter preussischer Verwaltung eröffnet.

Die Exclave Rinteln, auch Grafschaft Schaumburg genannt, fiel in die Trace der zur Verbindung der Städte Hannover und Minden auf Grund des Staatsvertrages vom 4. Dezember 1845 erbauten und 1847 eröffneten Eisenbahn, von welcher der auf kurfürstliches Gebiet entfallende Theil auf hessische Staatskosten hergestellt wurde.

Die östlich vom Hauptheil zwischen den thüringischen Staaten gelegene Exclave Schmalkalden gehörte zum Verkehrsgebiet der 1859 eröffneten Werrabahn, ohne jedoch von dieser direct berührt zu werden. Ein eigener Schienenweg erstand diesem Theil erst lange nach dem Verlust der Selbstständigkeit des Kurfürstenthums in der 1874 eröffneten, von der Stadt Schmalkalden gebauten Zweigbahn Wernshausen-Schmalkalden.

Bei seiner Einverleibung in Preussen hatte das Kurfürstenthum einschliesslich der bereits eröffneten Theilstrecke der Bebra-Hanauer Bahn 151 km Staatsbahnen und 164 km Privatbahnen.

Das Verhältniss der beiden Eisenbahngesellschaften dem Staat gegenüber war nicht einheitlich geregelt. Die Concession der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn war in der Zeitdauer nicht beschränkt, doch hatte sich die Regierung das Recht vorbehalten, die Bahn nach 30 Jahren für den 25fachen Betrag der Durchschnittsdividende der letzten 5 Jahre käuflich zu erwerben, auch sollte aus den Reinerträgen über 6% Dividende der dritte Theil zur Bildung eines Amortisationsfonds benutzt, und dieser zum Ankauf von Actien nach dem Tagescourse für die Regierung verwendet werden. Die Concession der Frankfurt-Hanauer Bahn erstreckte sich zunächst auf 99 Jahre, nach welcher Zeit der Staat berechtigt sein sollte, die Bahn für den Taxwerth zu übernehmen. Ausserdem hatte sich derselbe aber auch die Befugniss vorbehalten, sie bereits nach Ablauf von 50 Jahren von Eröffnung an für den 25fachen Betrag der Durchschnittsdividende aus den letzten 5 Jahren käuflich zu erwerben.

Bezüglich der erforderlichen Staatsanleihen hatte man zuerst dieselben Absichten wie in Hannover. Man wollte nur 3% feste Zinsen zahlen, die Gläubiger aber am Reingewinn der Bahn bis zu 6% theilnehmen lassen und erst den weiteren Ueberschuss der Staatskasse zuführen. Indess kam in dieser Weise auch hier die Anleihe nicht zur Verwirklichung und wurde schliesslich ein sogenanntes Lotterieanlehen aufgenommen.

Hessen-Homburg.

Dasselbe bestand als kleinster der souveränen deutschen Staaten bis zum Aussterben seines Herrscherhauses Anfang des Jahres 1866 als selbstständige

Landgrafschaft, fiel hiernach durch Erbschaft an das Grossherzogthum Hessen, wurde dann aber im Friedensschluss desselben Jahres von diesem an Preussen abgetreten. Es umfasste zwei voneinander getrennt liegende Theile, die nördlich von Frankfurt a. M. gelegene Herrschaft Homburg mit der gleichnamigen Hauptstadt, von kurfürstlich hessischem, grossherzoglich hessischem und herzoglich nassauischem Gebiet eingeschlossen, und der der räumlichen Ausdehnung nach grösseren Herrschaft Meisenheim links des Rheins, zwischen der preussischen Rheinprovinz, der bayerischen Rheinpfalz und dem zum Grossherzogthum Oldenburg gehörigen Fürstenthum Birkenfeld.

In orographischer Beziehung gehört der erstgenannte Theil dem Taunusgebirge und die Herrschaft Meisenheim dem Haardtgebirge, nördlichem Theile der Vogesen, an; jener wird von der Eschbach durchflossen und der letztere im Norden von der Nahe, sowie im Osten von deren Nebenfluss Glan begrenzt.

Der Ruf der Hauptstadt Homburg als weltbekannter Badeort liess schon 1846 das Project zur Erbauung einer Eisenbahn von Homburg nach Frankfurt a. M. auftauchen, jedoch gelangte dasselbe in Folge Eifersüchteleien erst nach vielen Jahren durch eine Actiengesellschaft zur Ausführung, und 1860 wurde die Bahn dem Verkehr übergeben. Zur Förderung des Unternehmens hatte die eigene Landesregierung den dritten Theil des ursprünglichen Anlagecapitals mit 800000 Gulden in St.-Actien Lit. B unter Verzicht auf Zinsen und Dividenden bis zum Jahre 1896 übernommen.

Der westliche Theil, die Herrschaft Meisenheim, gehört zum Verkehrsgebiet der 1858/60 eröffneten Rhein-Nahe-Bahn, welche das ehemals landgräfliche Gebiet selbst jedoch nur im äussersten Nordosten auf kurze Strecken berührt.

Hohenzollern-Hechingen
und
Hohenzollern-Sigmaringen.

Der gegenwärtige zur preussischen Rheinprovinz gehörige Regierungsbezirk Sigmaringen wird durch die früher selbstständig gewesenen Fürstenthümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen gebildet. Dieselben wurden von ihren dem preussischen Königshause stammverwandten regierenden Fürsten aus freier Entschliessung in dem Vertrage vom 7. Dezember 1849 an Preussen überlassen und durch dieses dem gemeinsamen Staatsverbande einverleibt.

Sie liegen im Südwesten Deutschlands, von Württemberg und Baden umgeben, und gehören in orographischer Beziehung dem schwäbischen Jura an. Hechingen wird in seinem nordwestlichen Theil von dem Neckar und Sigmaringen von der Donau durchflossen. Ungefähr die Hälfte des Gebiets dient dem Ackerbau und ein Drittel ist von Wald bestanden; bei dem Dorfe Stetten im Fürstenthum Hechingen befindet sich ein Steinsalzlager. Den Hauptnahrungszweig der Bewohner bildet die Landwirthschaft; die Industrie ist nur gering entwickelt und beschränkt sich auf Baumwollenspinnerei.

Die Fürstenthümer blieben bis zu ihrer Einverleibung in Preussen von der Frage über Erbauung von Eisenbahnen gänzlich unberührt, da sie hierin völlig von den Nachbarstaaten Württemberg und Baden abhängig und diese beiden damals nur erst mit der Herstellung ihrer ersten eigenen Bahnen Heilbronn-Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen resp. Mannheim-Basel-Waldshut beschäftigt

waren. Die Erbauung derjenigen Linien, welche der geographischen Lage nach die hohenzollerschen Lande berühren konnten resp. mussten, kam erst 1865 zur Sprache und ist dementsprechend bei Preussen behandelt.

Fürstenthum Lippe-Detmold.

Geographie. 1215 qkm mit 125 000 Einwohnern. 29,30 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 2,41 km.

Das Land besteht aus einem in sich abgerundeten Haupttheil zwischen den preussischen Provinzen Hannover und Westfalen und drei kleinen Exclaven, die eine direct südlich vom Haupttheil und die beiden anderen bei Lippstadt in Westfalen gelegen.

Der Hauptcomplex liegt auf dem Teutoburger Walde auf ganz gebirgigem Boden. Er wird von der Werre (Nebenfluss der Weser) mit zahlreichen kleineren Zuflüssen durchflossen, von welch letzteren noch die Bega erwähnt sein mag. Die kleine Exclave südlich des Haupttheils liegt ebenfalls noch auf dem Teutoburger Walde, die beiden anderen in dem breiten Thal der Lippe, von welcher sie im Süden begrenzt werden.

Den Hauptnahrungszweig bildet die Landwirthschaft, von welcher die Viehzucht vortreffliche Pferde, Schafe und Schweine liefert. Das Vorhandensein grosser Waldungen mit über ein Viertel der Gesammtfläche des Landes hat zahlreiche Sägemühlen entstehen lassen. Salz wird in der Saline Salzuffeln gewonnen.

Die Industrie ist nur erst gering entwickelt und beschränkt sich auf Garnspinnerei und Leinweberei sowie Fabrikation von Meerschaumköpfen. Haupt- und Residenzstadt ist Detmold, der gewerbreichste Ort dagegen die Stadt Lemgo.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Bei dem Mangel an grösseren Consumtions- und Productionsplätzen einerseits und dem gebirgigen Charakter des Landes andererseits ist es natürlich, dass die grossen Schienenwege der ersten Perioden des Eisenbahnwesens Deutschlands das Fürstenthum nicht berührten, doch kamen demselben in schon verhältnissmässig früher Zeit mehrere Schienenwege zu Gute, die in nur geringer Entfernung von den Grenzen und fast parallel zu diesen liegen, so nördlich die 1848 eröffnete Köln-Mindener Bahn und südlich die 1850/53 resp. 1864 eröffneten Theilstrecken Hamm-Altenbeken und Altenbeken-Holzminden der Westfälischen Eisenbahn. Der erste Schienenweg, welcher das

Fürstenthum direct berührte, war die 1872 eröffnete Hannover-Altenbekener Eisenbahn. Dieselbe schneidet das Fürstenthum jedoch nur auf geringe Länge in dessen südöstlichstem Theil, hält sich aber bis Altenbeken ziemlich nahe der Grenze. Wichtiger für das Fürstenthum und speciell für seine Hauptstadt ist die 1880 eröffnete preussische Staatsbahnlinie Herford-Detmold, da diese das Land fast in seiner ganzen Länge von Nordwesten nach Südosten durchzieht.

Die Exclave südlich des Haupttheils liegt im Abstossgebiet der Station Altenbeken und der Station Sandebeck der Hannover-Altenbekener Eisenbahn, die beiden bei Lippstadt gelegenen im Abstossgebiet dieser Station an dem 1850 eröffneten Theile der Westfälischen Bahn und in dem der Station Benteler an der 1887 eröffneten preussischen Staatsbahnstrecke Münster-Rheda-Lippstadt.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind dem fürstlich Lippeschen Cabinetsministerium unterstellt.

Die innerhalb des Fürstenthums gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von 29,30 km und gehören, nachdem die Hannover-Altenbekener Bahn inzwischen in den Besitz des preussischen Staats übergegangen ist, ganz der preussischen Staatsbahnverwaltung, Directionsbezirk Hannover, an.

Freie und Hansestadt Lübeck.

Geographie. 298 qkm mit 69 000 Einwohnern. 46,90 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 15,75 km.

Das Lübecker Staatsgebiet besteht aus dem zwischen Mecklenburg, der preussischen Provinz Schleswig-Holstein, dem oldenburgischen Fürstenthum Lübeck und der Ostsee gelegenen Hauptthéil, sowie aus 8 Exclaven in nächster Nähe desselben. Es gehört zum norddeutschen Tieflande, ist durchaus flach und wird im Hauptthéil von der Trave bewässert. In den ländlichen Bezirken bildet die Landwirthschaft für die Bevölkerung ergiebige Nahrungsquelle, in der Stadt Lübeck ist die Industrie gut entwickelt und erstreckt sich besonders auf Branntweinbrennereien, Bierbrauereien, Tabak- und Cigarrenfabrikation, sowie Seifensiedereien; bei Weitem wichtiger aber ist der Handel, welcher sich seewärts nach Russland, Schweden, Dänemark und England bewegt, und dem landein mehrere Eisenbahnlinien dienen.

Früher gehörte das auf dem rechten Elbufer bei Hamburg gelegene Amt Bergedorf den freien Städten Hamburg und Lübek gemeinschaftlich, wurde im Jahre 1867 aber an Hamburg zu alleinigem Eigenthum überlassen.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Lübeck hat betreffs Einführung der Eisenbahnen ganz vornehmlich unter den Sonderinteressen seiner Grenznachbarn zu leiden gehabt und ist in Folge dessen erheblich später als seine nordischen Rivalen Hamburg und Bremen in das Schienennetz gezogen worden. Von Lübeck war das erste Project zur Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen der Ost- und Nordsee in der Linie Lübeck-Hamburg bereits im Jahre 1832 ausgegangen, andere Projecte folgten, aber fast 20 Jahre vergingen, ehe eins derselben zur Verwirklichung gelangte.

Dem Lübeck-Hamburger Project stellte sich die Krone Dänemark als damalige Herrin über das der geographischen Lage nach in Frage kommende Herzogthum Holstein entgegen, indem diese Linie die Handelsinteressen ihrer Seestädte Altona und Kiel schädigen musste, und Dänemark die beabsichtigte Nord-Ostsee-Bahn natürlich diesen beiden nutzbar machen wollte, welche dann auch in dieser Trace zu Stande kam und schon 1844 eröffnet wurde. Nachdem auf diese Weise das erste Project gefallen war, bemühten sich Anfang 1845 Lübecker Handelshäuser um die Herstellung einer Bahn von Lübeck nach Büchen zum Anschluss an die im Bau befindliche Berlin-Hamburger Bahn. Bei diesem Project war wiederum die Krone Dänemark als Herrin des hier in Frage kommenden Herzogthums Lauenburg betheiligt, und sie verweigerte auch diesmal ihre Genehmigung, da sie durch diese Linie eine Verschiebung der Handelsbeziehungen zum Nachtheil ihres Gesammtstaats befürchtete. Inzwischen war in Mecklenburg die Ausführung der Bahn von Schwerin nach Hagenow an der Berlin-Hamburger Bahn gesichert, und Lübeck wollte nun zur endlichen Erlangung eines ersten Schienenweges nach Schwerin bauen, wobei geographisch Dänemark nicht in Frage kam. Die Landesherren der hierbei nur betheiligten Grossherzogthümer Mecklenburg-Schwerin und Strelitz wandten diesem Project auch ihr Wohlwollen zu, indess scheiterte dasselbe doch und zwar an der ablehnenden Haltung der mecklenburgischen Stände, weil diese durch die Lübeck-Schweriner Bahn das Aufblühen der mecklenburgischen Seestädte Rostock und Wismar gefährdet glaubten. Das vierte Project galt der Verbindung der Stadt Lübeck mit dem offenen Meere durch Herstellung

einer Eisenbahn von jener nach Travemünde. Diesem standen nun endlich einmal keine Sonderinteressen der Grenznachbarn entgegen, da es sich hier nur um das eigene Staatsgebiet handelte; nichtsdestoweniger blieb auch dieses zunächst unausgeführt, indem man zur Erreichung des beabsichtigten Zweckes sich für Regulirung der Trave entschied, welche dadurch bereits 1852 bis zur Stadt Lübeck herauf für Seeschiffe fahrbar wurde.

Durch die Verhinderung jedes Anschlusses der Stadt Lübeck an das deutsche Bahnnetz war deren Handel nachgerade ernstlich bedroht, und nun nahm sich die deutsche Bundesversammlung des bedrängten Bundesstaates an, indem sie auf diplomatischem Wege die Krone Dänemark zum Aufgeben ihrer ablehnenden Haltung gegenüber den lübeckischen Eisenbahnprojecten zu bestimmen suchte. Diese Bemühungen hatten auch den erwünschten Erfolg, so dass unterm 23. Juni 1847 zwischen Dänemark und dem Senat der freien Stadt Lübeck ein Vertrag über die Anlage einer Eisenbahn von Lübeck durch das Herzogthum Lauenburg nach Büchen seitens einer Actiengesellschaft zu Stande kam. Der Abschluss des Staatsvertrages war erreicht; es waltete aber ein ganz besonderer Unstern über Lübecks Projecten, denn jetzt kam nicht allein das Jahr 1848 mit seinen politischen Unruhen allerorten, vielmehr entbrannte in den Elbherzogthümern selbst der schleswig-holsteinsche Krieg zwischen Deutschland und Dänemark und verhinderte wieder auf Jahre den Fortgang der Angelegenheit. Die interimistischen Verhältnisse nach Beendigung der Feindseligkeiten ermöglichten nun endlich die Concessionsertheilung an die inzwischen gebildete Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft seitens der deutschen Statthalterschaft des Herzogthums Lauenburg unterm 18. Februar und seitens des lübeckischen Senats unterm 2. März 1850, so dass die langersehnte erste Schienenverbindung nun wirklich zu Stande kam und 1851 eröffnet werden konnte. Nachdem die Elbherzogthümer wieder gänzlich an Dänemark überlassen worden waren, wollte dieses die deutsche Concession nicht anerkennen, liess die Bahn aber wenigstens in Betrieb und ertheilte endlich unterm 7. April 1857 seinerseits nachträglich die Concession, zeigte sich jetzt auch endlich dem ursprünglichen Lübeck-Hamburger Project geneigt, zu diesem in dem Staatsvertrage vom 17. Juni desselben Jahres seine Einwilligung gebend, so dass diese Linie gleichfalls seitens der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft auf Grund der definitiven Concessionen vom 24. April 1860 resp. 29. November 1862 zur Ausführung gelangte und im Jahre 1865, also nach Besitzergreifung der Elbherzogthümer seitens Preussens und Oesterreichs eröffnet wurde.

In Betreff des Anschlusses an das mecklenburgische Bahnnetz wurde nun unter veränderten Verhältnissen Lübeck aufgesucht und zur Erreichung eines solchen zwischen den drei betheiligten Staaten Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz und Lübeck unterm 24. Oktober 1864 ein Vertrag über Erbauung einer Bahn von Lübeck nach Kleinen durch eine Actiengesellschaft abgeschlossen; dieselbe gelangte schliesslich aber nicht durch die erwähnte Gesellschaft, sondern nach deren Concurserklärung auf landesherrliche Kosten des Grossherzogs von Mecklenburg-Schwerin zur Ausführung und wurde 1870 dem Verkehr übergeben. Hierdurch erreichte Lübeck eine directe Schienenverbindung mit Stettin. Der Anschluss an das schleswig-holsteinische Bahnnetz und speciell die directe Verbindung mit Kiel kam auf Grund des Staatsvertrages mit Oldenburg vom 7. April 1870 durch die im Juli desselben Jahres concessionirte, seitens der gleichnamigen Gesellschaft erbaute und 1873 eröffnete Linie Eutin-Lübeck zu Stande. Endlich wurde auch noch das einstige Project Lübeck-Travemünde durch die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft verwirklicht und diese Linie 1882 in Betrieb genommen.

Hatte hiernach das Land zunächst mit unsäglichen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt, ehe es auch nur eine Eisenbahnverbindung erreichte, so nimmt es jetzt nach der relativen Dichtigkeit des Bahnnetzes unter den deutschen Staaten die zweite Stelle ein; es wird nur durch Bremen mit 17,57 km pro 100 qkm übertroffen.

Allerdings hat der Senat nicht wie die damaligen anderen drei freien Städte Bremen, Frankfurt a/M. und Hamburg einzelne Strecken auf Staatskosten ausgeführt, dagegen hat er die betreffenden Eisenbahngesellschaften nicht allein durch unentgeltliche Ueberweisung des verwendbaren fiscalischen Terrains und in finanzieller Beziehung erheblich unterstützt, sondern durch sein Eingreifen das Zustandekommen derselben erst ermöglicht. So übernahm er bei der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft fast das ganze Actiencapital und zwar 16 886 400 Mk. von 18 474 000 Mk. und weiterhin für die spätere Anleihe die Garantie auf volle Verzinsung und Amortisation auf die Dauer von 63 Jahren. Bei der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft übernahm er zusammen mit der Regierung des oldenburgischen Fürstenthums Lübeck eine gewisse Garantie auf Verzinsung und Amortisation der bereits bei Gründung des Unternehmens als ein Theil des Grundcapitals ausgegebenen Pr.-Obligationen. Bei dieser Bahn ist die Garantie alljährlich mit hohen Beträgen, die für Lübeck-Büchen dagegen nie in Anspruch genommen worden. Die Staatsactien dieser letzteren sind 1883 durch Veräusserung in den freien Verkehr gekommen.

Eine besondere Behörde ist für die Eisenbahnangelegenheiten in Lübeck nicht errichtet, dieselben sind vielmehr dem Senat unmittelbar unterstellt.

Die auf lübeckischem Staatsgebiet gelegenen Strecken hatten ult. März 1889 eine Ausdehnung von 46,90 km. Hiervon entfallen, nachdem die Linie Lübeck-Kleinen 1873 aus landesherrlichem Besitz in den der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft übergegangen, auf die

Lübeck-Büchener Eisenbahn	34,94 km
Eutin-Lübecker Eisenbahn	5,08 „
Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn	6,88 „
Summa	46,90 km

Die Eisenbahnangelegenheiten des Amtes Bergedorf, wobei die einstige Hamburg-Bergedorfer und Berlin-Hamburger Bahn zur Sprache kommt, haben wir, da dieses 1867 aus dem Besitze Lübecks ausgeschieden, hier nicht, sondern nur in dem Artikel „Hamburg“ behandelt.

Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin.

Geographie. 13 304 qkm mit 579 000 Einwohnern. 895,59 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 6,73 km.

Das Land besteht aus einem in sich abgerundeten Ganzen und drei nahe des Haupttheils und zwar einer im Haupttheil des Grossherzogthums Mecklenburg-Strelitz und zwei in der preussischen Provinz Brandenburg gelegenen kleinen Exclaven. Natürliche Grenzen bilden im Norden die Ostsee, im Nordosten die Recknitz und die zur Peene fliessende Trebel, im Osten der Kummerowsee, im Südwesten zweimal auf kurze Strecken die Elbe und im äussersten Nordwesten die Stepenitz. Der politischen Eintheilung nach wird es begrenzt im Osten von der preussischen Provinz Pommern und dem Haupttheil des Grossherzogthums Mecklenburg-Strelitz, im Süden von der preussischen Provinz Brandenburg, im Südwesten von der preussischen Provinz Hannover, im Westen von der preussischen Provinz Schleswig-Holstein, dem westlichen Theil des Grossherzogthums Mecklenburg-Strelitz (Fürstenthum Ratzeburg) und dem Gebiet der freien Stadt Lübeck.

Bezüglich der orographischen Verhältnisse gehört das Grossherzogthum dem norddeutschen Tieflande an, welches hier indess von der zum Baltischen Landrücken gehörenden „mecklenburgischen Seenplatte“ in der Richtung von Osten nach Westen durchzogen wird.

Hydrographisch gehören ausser den bereits genannten Grenzflüssen der Küstenfluss Warnow mit Nebel und die Elde, ein Nebenfluss der Elbe, sowie zahlreiche Seen hierher, von welchen besonders der Kummerow-, Malchiner-, Müritz-, Kölpin-, Fleesen-, Plauer-, Krakower- und Schweriner-See zu nennen ist.

Den Hauptnahrungszweig der Einwohner bilden Ackerbau und Viehzucht, und beides, besonders aber die letztere, ist hoch entwickelt. An Mineralien werden Braunkohlen, allerdings nur in beschränktem Masse bei Malliss, Kalisalze in dem neu erschlossenen Salzwerk bei Jessenitz (beide Orte südwestlich von Ludwigslust) und Kochsalz bei Sülze an der Nordostgrenze gewonnen. Das Kleingewerbe ist zahlreich vertreten; die Grossindustrie, zwar erst in der Entwickelung begriffen, geht Dank staatsseitiger Förderung und der in neuester Zeit ganz bedeutenden Eisenbahnbauthätigkeit gedeihlicher Zukunft entgegen. Der Handel, gestützt auf die Seestädte Rostock und Wismar, ist ganz bedeutend. Zur Ausfuhr gelangen Vieh und Ackerbauproducte; eingeführt werden Kohlen, Holz, Metalle, Colonialwaaren und Wein. Für den Binnenhandel ist die Stadt Güstrow der wichtigste Platz, und sind hierbei wiederum dessen bedeutende Wollmärkte hervorzuheben.

Hauptstadt des Landes, erste Residenz und Sitz der Landesbehörden ist Schwerin.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Das Eisenbahnwesen ist in keinem anderen deutschen Staat historisch so vielen Wandlungen unterworfen gewesen als im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin. Gleich Eingangs wollen wir aber erwähnen, dass, wenn von den Regenten mancher Staaten behauptet wird, wie sie in Befürchtung der Förderung revolutionärer Umtriebe durch die Eisenbahnen der Einführung solcher sich abgeneigt gezeigt hätten, gerade die Landesherren von Mecklenburg-Schwerin, obgleich das Grossherzogthum unter den deutschen Staaten trotz seiner ständischen Verfassung immer als ein absoluter Staat ersten Ranges erachtet wurde, in allen Stadien, welche das Eisenbahnwesen in ihren Landen durchgemacht, dasselbe in ganz hervorragender Weise zu fördern bemüht gewesen sind, während hier gerade die Stände eher hindernd gewirkt haben. Obgleich das Land seinen inneren Verhältnissen nach in erster Linie auf Landwirthschaft und Viehzucht angewiesen ist und durch seine Seestädte Rostock und Wismar gegen die meisten anderen deutschen Staaten in commerzieller Beziehung bedeutend im Vortheil war, hier füglich also die Entwickelung der Eisenbahnfrage länger als anderswo hätte

abgewartet werden können, so wandte man derselben doch schon frühzeitig besondere Aufmerksamkeit zu, denn bereits 1836 trat die grossherzogliche Regierung mit der königlichen hannöverschen wegen Erbauung einer Eisenbahn von der Stadt Hannover nach Wismar in Verbindung, wobei der Bau der auf mecklenburgisches Gebiet entfallenden Theilstrecke Wismar-Boitzenburg a. Elbe seitens der Stadt Wismar unter Gewährung einer Landesbeihülfe hergestellt werden sollte. In Folge inzwischen veränderter Verhältnisse in Hannover zerschlug sich jedoch dieses erste mecklenburgische Eisenbahnproject, und die gedachte directe Linie Hannover-Wismar ist auch später nicht zur Ausführung gelangt. Als dann das Project der Berlin-Hamburger Bahn auftauchte, deren Trace der geographischen Lage nach in den südwestlichen Theil des Grossherzogthums fallen musste, stellte sich die grossherzogliche Regierung auch diesem Unternehmen von Anfang an wohlwollend zur Seite, und es bildet der unterm 8. November 1841 seitens der Regierung bezüglich dieser Bahn mit den anderen, der geographischen Lage nach, betheiligten Staaten abgeschlossene Staatsvertrag den Beginn der Eisenbahnära im Grossherzogthum. Diesem folgte noch vor endgültiger Ratifizirung bereits unterm 6. Januar 1842 der Erlass eines Expropriationsgesetzes für die Anlage von Eisenbahnen. Die Verwirklichung des Berlin-Hamburger Unternehmens drohte inzwischen zu scheitern, indem sich das Privatcapital in jenem Zeitraum dem Eisenbahnbau wenig geneigt zeigte, weil die überspannten Hoffnungen auf finanziellen Gewinn bei den bereits zu Stande gekommenen Bahnen Deutschlands sich nicht immer erfüllt hatten. Gerade jetzt war es aber die grossherzogliche Regierung, welche in Gemeinschaft mit dem Senat der freien Stadt Hamburg durch Uebernahme der anderweitig nicht unterzubringenden Actien im Betrage von je 4 500 000 Mk. mit nur bedingtem Dividendengenuss die Verwirklichung dieses Projectes überhaupt erst ermöglichte. In dieser Bahn, welche unterm 4. April 1845 endgültig concessionirt wurde, erhielt Ende 1846 das Land den ersten Schienenweg.

Sobald diese Linie durch das Eingreifen der grossherzoglichen Regierung gesichert war, wurde im ganzen Lande ein lebhaftes Interesse für die Erbauung von Eisenbahnen rege. In erster Linie bemühten sich die beiden Seestädte Wismar und Rostock um die Herstellung von Schienenverbindungen mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn; gegenseitige Eifersüchteleien aber hemmten vorerst einen schnellen Fortgang der Angelegenheit. Bei dieser Sachlage trat Se. Königl. Hoheit der Grossherzog Höchstselbst im Interesse der Haupt- und Residenzstadt Schwerin, und um hiermit wenigstens den

Anfang der allseits als erforderlich erachteten Schienenverbindung der beiden Seestädte mit der Berlin-Hamburger Bahn zu erreichen, für den Bau einer Linie von Schwerin nach Hagenow an der projectirten Berlin-Hamburger Bahn, welche bereits in dem Staatsvertrage mit ins Auge gefasst war, auf landesherrliche Kosten ein und machte dadurch die noch vorhandene Opposition gegen die Eisenbahnen schweigen. Zur Aufklärung der, wie es uns scheint, selbst in den öffentlichen statistischen Berichten herrschenden Unsicherheit über die Eigenthumsverhältnisse der ersten mecklenburgischen Bahnen bis zum Jahre 1873 hin sei hier hervorgehoben, dass eine rechtliche Trennung zwischen Haus- und Staatsgut in Mecklenburg nicht besteht, vielmehr Beides unter den Begriff „landesherrliches Eigenthum" fällt. Wir verdanken diese wörtliche Erklärung dem grossherzoglichen Finanzministerium selbst, haben also auch hierbei aus sicherster Quelle geschöpft. Es ist jedoch ein zweifaches Budget zu unterscheiden; bezüglich des einen steht dem Landesherrn allein ohne Zuziehung der Stände die unbeschränkte Verfügung zu, während bei dem andern die Mitwirkung der Stände erforderlich ist.

Noch ehe aber an Ausführung der Schwerin-Hagenower Bahn gegangen wurde, änderten sich Anfang 1845 durch das Eingreifen Hamburger und Altonaer Handelshäuser, welchen vornehmlich an dem Zustandekommen von Eisenbahnverbindungen zwischen ihren und den mecklenburgischen Seestädten gelegen sein musste, die Verhältnisse der beiden oben erwähnten mecklenburgischen Bahnprojecte zum Guten. Wismar sowohl wie Rostock vereinigten sich nun mit den in Rede stehenden Handelshäusern wegen Bildung von Actiengesellschaften zur Herstellung der Linien Schwerin-Wismar und Schwerin-Rostock, und Dank dem Vorgehen der Stadt Güstrow gelangte als drittes Project auch noch die Einbeziehung dieses wichtigsten Platzes für den mecklenburgischen Binnenhandel in das Schienennetz zur Verwirklichung. In Folge dessen trat der Landesherr von der Absicht, seinerseits die Linie Hagenow-Schwerin zu bauen, zurück und überliess die Ausführung des ganzen so beabsichtigten Bahnnetzes der Privatindustrie. Zu diesem Zweck bildeten sich kurz hintereinander noch in demselben Jahre (1845) mit Concession vom 26. Februar, vom 8. März und vom 3. April drei verschiedene Actiengesellschaften, die Hagenow-Schwerin-Rostocker, die Schwerin-Wismarsche und die Güstrow-Bützower (Bützow liegt an der Rostocker Linie). Nachdem diese drei Gesellschaften die Bestätigung ihrer Statuten erhalten, die erforderlichen Actiencapitalien völlig gezeichnet, auch 40 % dieser bereits eingezahlt waren, und die Hagenow-

Schwerin-Rostocker Gesellschaft auf der Theilstrecke Hagenow-Schwerin am 1. Dezember 1845 mit den Erdarbeiten bereits begonnen hatte, beschlossen die Gesellschaften im gegenseitigen und allgemeinen Interesse ihre Verschmelzung zu nur einer, und diese erhielt bei Uebertragung der an die vorerwähnten drei Gesellschaften ertheilten Concessionen am 10. März 1846 die landesherrliche Bestätigung unter der Firma der „Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft". Inzwischen war für die hier in Rede stehenden Linien unterm 29. Mai 1845 ein neues Expropriationsgesetz erlassen worden, und dieses hat mit den Zusätzen bezw. Erläuterungen vom 20. Dezember 1845 und vom 26. März 1856 auch bei allen späteren Eisenbahnbauten im Grossherzogthum Anwendung gefunden.

Noch zur Fertigstellung der vorerwähnten Linien der Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft machte sich die Aufnahme einer Anleihe im Betrage von 4 800 000 Mk. erforderlich, behufs deren Realisirung Se. Königliche Hoheit der Grossherzog sich mit den Einkünften aus seinen Domänen für Verzinsung und statutenmässige Amortisation selbstschuldnerisch verhaftete.

Nachdem in dieser Weise wiederum mit Hülfe des Landesherrn diese Linien in der Zeit von 1847 bis 1850 vollendet waren, trat im Eisenbahnbau des Grossherzogthums ein längerer Stillstand ein. Wohl wollte die Gesellschaft im Interesse des östlichen Theils des Landes und zur Erreichung einer Eisenbahnverbindung mit Stettin ihre Linien von Güstrow aus östlich auch durch das Grossherzogthum Mecklenburg-Strelitz bis an die preussische Grenze vortreiben unter der Voraussetzung des gleichzeitigen Baues der Anschlussbahn in Preussen, indess bewilligte der mecklenburgische Landtag die nachgesuchte Beihülfe bezw. Zinsgarantie zu Lasten des landesherrlich-ständischen Budgets nicht, und die Gesellschaft gab deshalb die Ausführung dieses Projectes auf. Jetzt war es wieder Se. Königliche Hoheit der Grossherzog Höchstselbst, welcher in Anerkennung der Wichtigkeit dieser neu geplanten Schienenverbindung in Uebereinstimmung mit Sr. Königlichen Hoheit dem Grossherzog von Mecklenburg-Strelitz dem Project zur Ausführung verhalf. Er liess bei Bewilligung einer Beihülfe seitens des Grossherzogthums Strelitz unter Aufnahme einer Anleihe auf seine Hausgüter im Jahre 1862 die in Rede stehende Strecke Höchstselbst ausführen, wobei wir auf die obige Erklärung des Begriffes „landesherrliches Eigenthum" verweisen. Diese von Güstrow bis Neubrandenburg 1864 und von Neubrandenburg bis an die preussische Grenze am 1. Januar 1867 eröffnete Linie bildete die „Grossherzogliche Friedrich-Franz-Eisenbahn". Zum Bau derselben war

unterm 8. Februar 1862 eine vom Finanzministerium ressortirende grossherzogliche Eisenbahnbaucommission eingesetzt und unterm 24. Oktober 1864 zur Verwaltung und Betriebsleitung der fertiggestellten Bahn eine grossherzogliche Direction mit Sitz in Malchin errichtet worden. Diese letztere unterstand theils dem Finanzministerium, theils dem Ministerium des Innern.

Zwecks Verbindung des mecklenburgischen Bahnnetzes auch nach Westen hin mit Lübeck hatte sich auf Grund landesherrlicher Concession von 1865 wiederum eine besondere Actiengesellschaft gebildet zum Bau einer Eisenbahn von dem durch Abzweigung der Wismarer von der Rostocker Linie entstandenen Knotenpunkt Kleinen nach Lübeck; dieselbe vermochte aber bei nur unzureichenden Mitteln den Bau nicht einmal zu beginnen, viel weniger aber noch durchzuführen. Um dieses für das Land und die bereits bestehenden Bahnen wichtige Project nicht untergehen zu lassen, liess deshalb abermals Se. Königliche Hoheit der Grossherzog auch diese Linie mittelst einer auf seine Hausgüter fundirten Anleihe vom Jahre 1868 herstellen.

So standen die östliche und die äusserste westliche Eisenbahnlinie der beiden Grossherzogthümer Mecklenburg im landesherrlichen Besitz des Grossherzogs von Mecklenburg-Schwerin, während die dazwischen liegenden und gerade wichtigeren Linien sich im Privatbesitz der Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft befanden. Um den daraus zum Nachtheil der Bahneigenthümer und des allgemeinen Interesses unausbleiblich erwachsenden Unzuträglichkeiten von vornherein vorzubeugen, wurde noch vor Eröffnung der Linie Lübeck-Kleinen auch das Netz der „Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft“ im Jahre 1870 käuflich für den Landesherrn erworben und zwar gegen Umtausch der Actien in $3\frac{1}{2}$ % grossherzogliche Obligationen und Uebernahme der Prioritätsanleihe als Selbstschuldner. Jetzt waren also mit Ausnahme der Theilstrecke der Berlin-Hamburger Bahn die sämmtlichen in den beiden Grossherzogthümern Mecklenburg vorhandenen Eisenbahnen in landesherrlichem Besitz des Grossherzogs von Mecklenburg Schwerin vereinigt, und für diese wurde unterm 30. Juni 1870 bei gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen grossherzoglichen Direction in Malchin eine Eisenbahndirection mit Sitz in Schwerin eingesetzt, hierbei auch der Name „Grossherzogliche Friedrich-Franz-Eisenbahn“ auf die sämmtlichen Linien ausgedehnt.

Bald jedoch machten finanzielle Rücksichten den Verkauf der Bahnen wieder erforderlich. Mittelst Vertrages vom 30. April 1873 wurden dieselben an ein Consortium von Bankinstituten ver-

äussert, welches seinerseits wiederum gemäss dieses Vertrages Eigenthum und Betrieb an die hierzu neu gebildete „Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft“ übertrug. Obgleich diese unter finanziell äusserst günstigen Bedingungen concurrenzlos in den Besitz der Bahnen gelangt war und so in der Lage und berufen schien, auch die zukünftig sich als nothwendig erweisenden Linien in beiden Grossherzogthümern ihrerseits zu bauen, um so mehr, als alle diese Linien Anlehnung an die bereits bestehenden Strecken nehmen mussten, sonnte sie sich für einige Jahre im Genuss hoher Dividenden und liess trotz der seitens der Regierungen beider Grossherzogthümer für den Bau von Lokalbahnen später allgemein zugebilligten Landesbeihülfen eine neue Eisenbahngesellschaft nach der anderen entstehen. Ihre eigene Bauthätigkeit beschränkte sie auf die dringendst erforderlichen Linien zur Abwehr der von ihr selbst heraufbeschworenen Concurrenz neuer Bahnen.

Nachdem 1878 seitens des Deutschen Reichs in der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung (Secundärbahnen) besondere Normen aufgestellt waren, durch welche sich Bau und Betrieb solcher Bahnen beträchtlich billiger gestalten liess, und da bei den volkswirthschaftlichen Verhältnissen des Landes gerade diese Gattung von Bahnen für das Grossherzogthum besonders geeignet erschien, erliess die Regierung zur möglichsten Förderung des Bahnbaues bereits unterm 3. März 1879 „Normativbestimmungen für die Bewilligung von Unterstützungen aus Landesmitteln zum Bau von Neben- und Secundärbahnen“. Dieselben bestimmten, dass solche Landesbeihülfen nur für Bahnen untergeordneter Bedeutung und von vorwiegend lokalem Interesse bewilligt werden, einen directen Anspruch auf diese aber die Unternehmer nicht haben sollten. Zur Bemessung dieser Landesbeihülfen wurde als Maximalbetrag für Bahnen mit normaler Spurweite die Summe von 20 000 Mk. pro Kilometer, für Schmalspurbahnen dagegen 15 000 Mk. festgesetzt. Diese Landeshülfen sollten à fonds perdu und zwar zu Lasten des landesherrlich-ständischen Budgets, also nur unter Zustimmung der Stände gewährt werden, aber erst nach erfolgter Betriebseröffnung zur Auszahlung gelangen. Auch war in diese Bestimmungen noch besonders die Bedingung aufgenommen, dass bei Concessionirung derartig unterstützter Bahnen die Regierung sich das Recht des späteren Ankaufs derselben vorbehalte, ferner dass solche Bahnen der Aufsicht des Ministeriums des Innern unterstehen und Tarife und Fahrpläne der Genehmigung desselben unterliegen sollten. Wie wir weiter unten sehen werden,

waren über eventuellen Ankauf der Bahnen seitens des Staats und bezüglich des Aufsichtsrechts desselben auch schon in den Concessionsbedingungen der älteren Bahnen ausnahmslos die gleichen Bedingungen aufgenommen. Durch Gesetz vom 8. Januar 1883 wurden diese Normativbestimmungen dahin geändert, dass die Landeshülfen nicht mehr direct à fonds perdu gewährt werden, vielmehr über event. Zurückzahlung und Verzinsung in jedem einzelnen Falle besonders bestimmt werden sollte. Auch wurden durch dieses Gesetz die oben angegebenen Einheitssätze von 20 000 resp. 15 000 Mk. nur für die Bahnen unter und bis zu 25 km Länge beibehalten, für jeden überschiessenden Kilometer aber auf 10 000 resp. 7500 Mk. herabgemindert.

Dank den vorerwähnten erleichternden Bestimmungen für Bau und Betrieb und Dank der finanziellen Unterstützung seitens der Regierung entstanden nun im Grossherzogthum in rascher Aufeinanderfolge zahlreiche neue selbstständige Eisenbahnunternehmungen, und zwar:

die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn mit Concession von 1880
die Güstrow-Plauer „ „ „ „ 1882
die Wismar-Rostocker „ „ „ „ 1883
die Mecklenburgische Südbahn (Parchim-Neubrandenburg) mit Concession von 1883
die Gnoien-Teterower Eisenbahn mit Concession von . . . 1884
und die Wismar-Karower „ „ „ „ . . . 1886

Alle diese Bahnen sind normalspurige Secundärbahnen.

An Vollbahnen entstand in dieser Zeit nur eine und zwar die Linie Neustrelitz-Warnemünde im Eigenthum des Deutsch-Nordischen Lloyd mit Concession von 1883, andererseits aber auch eine Schmalspurbahn, Doberau-Heiligendamm, mit Concession von 1886 im persönlichem Besitz des Eisenbahnunternehmers Fr. Lenz in Stettin. So hat sich in der nur kurzen Spanne Zeit von 9 Jahren die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes im Grossherzogthum erheblich mehr als verdoppelt; leider hat sich hierbei aber auch mehr als in irgend einem andern deutschen Staat das System der Pachtbahnen daselbst eingenistet. Mangel an Vertrauen des Privatcapitals zu Lokalbahnunternehmungen, thöricht grosse Furcht vor den bei solchen ja freilich nicht leichten Entwickelungsjahren trieb die neuen Gesellschaften mit Ausnahme des Deutsch-Nordischen Lloyd durchweg in die Hände von Eisenbahnunternehmern, welche allerdings durch Betheiligung am Anlagecapital das Entstehen dieser Unternehmungen erleichterten und durch theilweise Zinsgarantien das Privatcapital ermuthigten,

andererseits aber bei gleichzeitiger pachtweiser Uebernahme des Betriebes ihre Hand in zum Theil recht wuchtiger Weise auf diese Unternehmungen auch für später legten, wodurch ihre Verdienste um das Zustandekommen dieser Bahnen mehr als ausgeglichen werden. Selbst der volkswirthschaftliche Nutzen dieser Bahnen für das Land wird hierdurch geschmälert, erheblich mehr aber noch der finanzielle Erfolg für die Actionäre. Wir bieten in dem vierten Abschnitt dieses Buches bei Abhandlung der einzelnen Bahnen unsern Lesern Gelegenheit, solche Betriebsverträge eingehend kennen zu lernen, und gestatten uns, die Vertreter bereits bestehender, sowie der Zukunft vorbehaltener Lokalbahnen hierauf besonders hinzuweisen, da ein Vergleich zwischen den verschiedenen Betriebsverträgen leicht erkennen lässt, welche Gattung derselben die Bahneigenthümer von vornherein über die Gebühr benachtheiligt. Bahneigenthümer und Schriftsteller können bei Abschluss ihrer Betriebs- bezw. Verlagsverträge nie vorsichtig genug sein.

Dass zur Begründung von rund 480 km neuer Eisenbahnen acht verschiedene neue Gesellschaften resp. Bahneigenthümer erstanden, dass das leidige Pachtsystem derartige Ausdehnung gewinnen konnte, hätte, wie wir bereits oben erwähnt haben, durch sach- und zeitgemässes Eingreifen der Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft verhindert werden können und müssen; freilich hätte diese sich selbst nicht bloss als Erwerbsanstalt ihrer Actionäre betrachten, sondern den höheren Beruf der grossen Eisenbahngesellschaften im Auge haben müssen, nicht nur dem Säckel ihrer Actionäre, sondern dem volkswirthschaftlichen Interesse des Landes zu dienen. Was sie in dieser Weise verschuldet, ist nun freilich ihrerseits nie wieder einzubringen, sie hat durch den Rückgang ihrer Dividenden in den letzten Jahren an sich selbst die Folgen ihrer falschen Wirthschaftspolitik erfahren. Was sie gewissermassen auch dem ganzen Lande gegenüber verschuldet, versucht aber die landesherrliche Regierung in jüngster Zeit wieder auszugleichen. Vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus und aus dem Gesichtspunkt heraus, dass das den gesammten Verkehr beherrschende Communicationsmittel der Gegenwart und der absehbaren Zukunft, die Eisenbahnen, man darf wohl sagen naturgemäss in die Hand der Staatsregierung unmittelbar gehört, hat dieselbe jüngst beschlossen, möglichst die sämmtlichen Bahnen des Grossherzogthums mit Ausnahme der in demselben gelegenen preussischen Staatsbahnstrecken käuflich für sich zu erwerben, und demgemäss an alle diese ausnahmslos Anerbietungen behufs Ueber-

lassung des Eigenthums und Betriebes derselben an den Staat gemacht. Die Offerten lauten bei den Gesellschaftsbahnen auf Capital-Abfindung oder Austausch der Actien gegen neu zu creirende $3^1/_2$-procentige mecklenburgische Consols, je nach Wunsch der Actionäre, bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen und Schulden, bezüglich der Bahn Doberan-Heiligendamm auf Zahlung der festgestellten Selbstkosten des Eigenthümers in gleichfalls $3^1/_2$ procentige Consols. Die Angelegenheit liegt im Augenblick bei Neubearbeitung dieses Artikels in Folge dieser Verhältnisse (Oktober 1889) zur Berathung der gegenwärtigen Bahneigenthümer. Nach dieser haben die Friedrich-Franz-Eisenbahn, die Güstrow-Plauer, die Wismar-Rostocker, die Gnoien-Teterower Eisenbahn und Fr. Lenz in Stettin als Besitzer der Schmalspurbahn Doberan-Heiligendamm die regierungsseitige Offerte angenommen; bei Wismar-Karow haben die Verhandlungen dahin geführt, dass die Regierung in den Lenzschen Betriebspachtvertrag eintritt und hierbei die Actien des bisherigen Pächters kauft. Bei dem Deutsch-Nordischen Lloyd, der Parchim-Ludwigsluster und der Mecklenburgischen Südbahn haben die Verhandlungen zu keinem Resultat geführt, da die Forderungen dieser Gesellschaften resp. des bei den beiden letzteren in Frage kommenden Betriebspächters Bachstein-Berlin zu hoch, zum Theil masslos hoch waren. Uebrigens beleuchten diese Vorgänge am besten das „Für und Wider“ der hier in Rede stehenden Betriebspachtverträge. Mit der Parchim-Ludwigsluster und der Mecklenburgischen Südbahn sind denn auch zur Zeit die Verhandlungen vollständig abgebrochen, mit der Lloydbahn dagegen dürften sie noch fortgesetzt werden; auch möchte bezüglich dieser die Möglichkeit nicht ausgeschlossen sein, dass hierbei event. der preussische Staat als Käufer auftritt, da sie in Anlehnung an die preussische Staaatsbahnstrecke Berlin-Neustrelitz einen Theil der dem internationalen Verkehr dienenden Linie Berlin-Kopenhagen bildet.

Die Verstaatlichungsangelegenheit gelangt, da der Kauf zu Lasten des landesherrlich-ständischen Budgets erfolgen soll, zunächst noch vor den Landtag des Grossherzogthums und wird den weitaus wichtigsten Gegenstand der diesjährigen Session (1889/90) ausmachen. Derselbe tritt im November zusammen. Wir werden deshalb das Endresultat, wenn auch nicht mehr in diesem Artikel, so doch im 4. Abschnitt dieses Buches bei den betreffenden Bahnunternehmungen selbst bringen können, wenngleich wir nicht zweifeln, dass unsere Leser sich schon vorher aus den Zeitungen über die Angelegenheit orientirt haben werden. Der eventuelle Uebergang der Bahnen in Besitz, Verwaltung und Betrieb des Staates würde

auf Anfang 1890 fallen, die Verwaltung für Rechnung des Staats aber soll bereits ab 1. Januar 1889 gelten.

Bei dieser Gelegenheit fassen wir nochmals zur Erläuterung der landesherrlichen resp. staatsseitigen Eigenthumsverhältnisse das bisher Gesagte dahin zusammen, dass bis zu 1873, also einschliesslich des Verkaufs der Grossherzoglichen Friedrich-Franz-Eisenbahn es sich stets um das rein landesherrliche Budget handelte, während bei dem gegenwärtig (1889) beabsichtigten Ankauf das landesherrlich-ständische Budget in Frage kommt.

Nach Vorstehendem markiren sich in der Geschichte des Eisenbahnwesens im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin vier Perioden. Die erste reicht bis zum Jahre 1862 mit ausschliesslichem Privatbahnsystem, die zweite bis 1870 theils Staats-, theils Privatbahnen, die dritte bis 1873, abgesehen von der Theilstrecke der Berlin-Hamburger Bahn, Staatsbahnprincip, die vierte von da ab bis zur Gegenwart ausschliessliches Privatbahnystem und Einführung von Secundärbahnen. Kommt, wie zu hoffen, die Verstaatlichung zur Durchführung, so würde hiermit eine neue, die fünfte Periode einsetzen. Wir sagen, „wie zu hoffen“, leider kann die Zustimmung der Stände nicht mit Gewissheit erwartet werden in Folge innerer politischer Verhältnisse, welche, da noch nicht geklärt, ausserhalb des Rahmens unserer Arbeit liegen.

Wenden wir uns nun den besonderen Verhältnissen des Staats zu den Eisenbahnen resp. umgekehrt zu, so ist zunächst zu erwähnen, dass ein einheitliches, allgemein gültiges Gesetz über Zulassung und Concessionirung von Eisenbahnen nicht gegeben worden ist, vielmehr alle einschlägigen Punkte, besonders das Aufsichtsrecht des Staates, die Verpflichtungen der Bahnen gegenüber der Postverwaltung in der Zeit bis zum Erlass des Reichs-Postgesetzes 1875, das Ankaufsrecht des Landesherrn resp. der Regierung, die Rechte und Pflichten der Bahneigenthümer bezüglich Concurrenz- und Anschlussbahnen von Fall zu Fall durch die einzelnen Concessionen geregelt wurden. Bei diesen Concessionen sind drei Gruppen zu unterscheiden: Die für die Berlin-Hamburger Bahn und für Lübeck-Kleinen gründen sich auf die bezüglich dieser Linien mit den andern betheiligten Regierungen abgeschlossenen Staatsverträge. Die rein mecklenburgischen vor Gründung des Norddeutschen Bundes, also nur die Concessionen der Hagenow-Schwerin-Rostocker, der Schwerin-Wismarer und der Güstrow-Bützower Eisenbahnen umfassend, aus welchen die „Mecklenburgische Eisenbahn“ hervorging, regeln das Aufsichtsrecht des Staats dahin, dass die Erhöhung des Actiencapitals und die Aufnahme von Anleihen,

die Entäusserung von Grundeigenthum sowie die Festsetzung der Tarife und Fahrpläne der Genehmigung der Regierung unterliegen. Die Concessionsdauer war unbeschränkt; den Gesellschaften wurde die Ersatzpflicht auferlegt für allen Schaden an Personen und Gütern, soweit sie nicht eigene Schuld des Beschädigten oder äussern unabwendbaren Zufall nachweisen konnten; für Beschädigungen in Folge kriegerischer Ereignisse seitens des Feindes oder im Interesse der Landesvertheidigung hatten sie keinen Anspruch auf Ersatz; der Postverwaltung gegenüber waren sie zum unentgeltlichen Transport von Briefen, Geldern und Päckereien bis 4 Pfund herauf verpflichtet, während alle andern ihr von der Postverwaltung überwiesenen Gegenstände nach den niedrigsten Tarifsätzen bezahlt wurden. Als Maximaldividende waren 10 % festgesetzt; der Mehrbetrag sollte zur Amortisation des Actiencapitals durch Ankauf der Actien, zur Verbesserung der Bahnanlagen und zur Ermässigung der Tarife verwendet werden. Endlich behielt sich der Staat das Recht vor, nach 30 Jahren ab Eröffnung des Betriebes die Bahnen gegen den 25 fachen Betrag der Durchschnittsdividende der letzten 5 Jahre käuflich für sich zu erwerben. Die späteren Concessionen, von derjenigen der Parchim-Ludwigsluster Bahn an, fallen unter die Wirksamkeit der Verfassung des Deutschen Reichs und der Reichsgesetze. Auch bei diesen ist die Concessionsdauer unbeschränkt, bis auf die der Doberan-Heiligendammer Schmalspurbahn, bei welcher sie sich zunächst auf 15 Jahre erstreckt. Aufsichts- und Rückkaufsrecht des Staats ist das gleiche wie bei den vorerwähnten Concessionen; dagegen ist bei den Secundärbahnen die Bestimmung aufgenommen, dass die Eigenthümer ihre Linien auf Anforderung des Staats zu Vollbahnen umbauen und als solche betreiben, gegebenen Falls aber zu diesem Zweck Eigenthum und Betrieb gegen Erstattung des Anlagecapitals oder auch nur den Betrieb gegen Gewährung einer event. von der Regierung zu bestimmenden Rente an andere Unternehmer abtreten müssen. Bei der zuletzt 1886 concessionirten Wismar-Karower Bahn ist in die Concession wiederum neu die Bestimmung aufgenommen, dass die Gesellschaft auch ohne Umbau ihrer Linien zur Vollbahn verpflichtet sein soll, auf Anfordern der Regierung den Betrieb an die Verwaltung einer anschliessenden Bahn zu überlassen; hierbei soll die der Eigenthümerin zu zahlende Entschädigung der durchschnittlichen Reineinnahme der letzten 5 Jahre entsprechen, event. bei Neuberechnung nach diesem Zeitraum. Zur Ausübung des Aufsichtsrechts sind unter dem Ministerium des Innern zwei besondere grossherzogliche Commissare ernannt, der

eine für die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn und der andere für die sämmtlichen übrigen Bahnen des Landes. Es sind dies besondere Vertrauensmänner der Regierung, welchen zur Berathung noch Techniker beigegeben sind.

Die Steuerverhältnisse wurden zuerst ebenfalls durch die Concession geregelt. Die Berlin-Hamburger Bahn wurde mit Geltung von 1853 der preussischen Eisenbahnsteuer auf Grund der jährlichen Reineinnahmen unterworfen; eine ähnliche war in der Concession der Linie Lübeck-Kleinen in Aussicht genommen. Die drei Gesellschaften, aus welchen die „Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft" hervorging, wurden zunächst zu keiner besonderen Gewerbe- oder Eisenbahnsteuer herangezogen. Allgemein gültig wurde eine Eisenbahnsteuer erst mit Gesetz vom 22. Januar 1881 als Ergänzung zum Contributionsedict vom 18. Juni 1874 eingeführt, hierbei jedoch die Parchim - Ludwigsluster Bahn mit Rücksicht auf ihren Betriebspachtvertrag zunächst und zwar bis Ablauf desselben noch ausgenommen. Die Steuer basirt auf der gezahlten Jahresdividende, und zwar beträgt bei einer solchen unter 5 % der Einheitssteuersatz 2 % des Reinertrages und, mit Zwischenabstufungen, bei 8 % und höherer Dividende 4 % des Reinertrages. Nun wird in Mecklenburg für jede Finanzperiode die im Verhältniss zum Steuereinheitssatz zu erhebende Steuerquote besonders bestimmt und es sind, wenn in einem Jahre mehr als der Einheitssatz zur Erhebung gelangt, als Maximalsätze bei weniger als 5 % Dividende $2^1/_2$ % des Reinertrages und als äusserstes Maximum bei 16 % Dividende $13^2/_3$ % des Reinertrages als Eisenbahnsteuer zu entrichten. Indess ist die Regierung seit Erlass dieses Eisenbahnsteuergesetzes stets in der glücklichen Lage gewesen, nur eines Bruchtheiles des Steuereinheitssatzes zu bedürfen. In dem jüngsten Contributionsedict vom 8. Juni 1886 sind die Einheits- und die Maximalsätze der von den Eisenbahnen zu entrichtenden Steuern nicht geändert worden.

Die Grundsätze über die finanzielle Unterstützung der Bahnen seitens des landesherrlich-ständischen Budgets sind bereits vorstehend in den Normativbestimmungen mitgetheilt. Auf Grund derselben sind bis jetzt im Ganzen rund 7 779 000 Mk. gezahlt worden. Hiervon fällt die der Parchim-Ludwigsluster und ein Theil der der „Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn" gewährten Beihülfe mit zusammen 1 089 000 Mk. unter die Wirksamkeit der Normativbestimmungen von 1879 und diese sind demgemäss à fonds perdu gewährt; alle übrigen Landeshülfen, worunter sich auch eine solche für die Vollbahn Neustrelitz-Warnemünde befindet, unter-

liegen theils bedingter Verzinsung, theils bedingter Rückzahlung. Hierbei sei nachträglich noch erwähnt, dass die bei Gründung der Berlin-Hamburger Bahn landesherrlich übernommenen Actien statutengemäss bereits 1874 amortisirt waren. Ausser den baaren Landesbeihülfen haben die sämmtlichen Bahnen des Grossherzogthums das zu den Eisenbahnanlagen erforderliche Terrain der landesherrlichen Domänen fast ausnahmslos unentgeltlich überwiesen erhalten.

Die sämmtlichen innerhalb des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Ausdehnung von 895,59 km. Hiervon entfallen, nachdem die Berlin-Hamburger Bahn bekanntlich in das Eigenthum des preussischen Staates übergegangen, und einschliesslich der noch vor dem angegebenen Zeitpunkt eröffneten Theilstrecke der preussischen Staatsbahnlinie Stralsund-Rostock, von der preussisch-mecklenburgischen Grenze bis Ribnitz i. M., auf die

preussischen Staatsbahnen	96,75	km
die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn . . .	319,48	„
Lloydbahn Neustrelitz-Warnemünde	112,54	„
Gnoien-Teterower Eisenbahn	26,50	„
Güstrow-Plauer Eisenbahn	69,43	„
Mecklenburgische Südbahn	107,82	„
Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn	26,05	„
Wismar-Rostocker Eisenbahn	58,80	„
Wismar-Karower Eisenbahn	71,61	„
Doberan-Heiligendammer Schmalspurbahn	6,61	„
Total	895,59	km

Grossherzogthum Mecklenburg-Strelitz.

Geographie. 2930 qkm mit 99 000 Einwohnern. 182,32 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 6,22 km.

Das Grossherzogthum besteht aus zwei grösseren, durch das Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin voneinander getrennten Theilen und mehreren Exclaven. Den Haupttheil bildet das Herzogthum Mecklenburg-Strelitz. Derselbe liegt östlich des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin und wird der politischen Eintheilung nach ausser von diesem noch von den preussischen Provinzen Pommern und Brandenburg begrenzt. Zu demselben gehören auch zwei kleine innerhalb des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin

gelegene Exclaven. Die orographischen Verhältnisse dieses Theils sind dieselben wie bei dem Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin; er gehört dem hier von der mecklenburgischen Seenplatte gekrönten norddeutschen Tieflande an.

Von Flüssen ist nur die Havel zu nennen; dagegen giebt es hier verhältnissmässig noch mehr Seen als im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin; die bekanntesten sind: der Tollense-See, der Userinsee, der Wöblitzsee und als Quelle der Havel der Dambecker-See.

Der westliche Theil, das Fürstenthum Ratzeburg, liegt nordwestlich vom Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin und wird politisch ausser von diesem von der preussischen Provinz Schleswig-Holstein und dem Gebiet der freien Stadt Lübeck begrenzt. Zu demselben gehören noch drei innerhalb der Provinz Schleswig-Holstein und eine innerhalb des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin gelegene Exclaven. Dieser Theil, ebenfalls dem norddeutschen Tieflande angehörend, ist ganz flach. In hydrographischer Beziehung sind hier die Trave, die Stepenitz und der Ratzeburger See zu nennen; doch erscheinen dieselben nur als natürliche Grenzen.

Auch in diesem Staat bildet die gut entwickelte Landwirthschaft und Viehzucht den Hauptnahrungszweig der Einwohner; in den Städten ist auch die Gewerbethätigkeit von Bedeutung; Mineralien werden im Grossherzogthum nicht gewonnen.

Die Haupt- und Residenzstadt ist Neustrelitz, doch ist Neubrandenburg, Dank dem Umstande, dass es einen wichtigen Eisenbahnknotenpunkt bildet, Hauptstapel- und Handelsplatz für die Landesproducte, wobei besonders Pferde- und Wollmärkte zu verzeichnen sind.

Beiläufig sei erwähnt, dass die Stadt Ratzeburg, welche dem westlichen Haupttheil des Landes den Namen gegeben, zur preussischen Provinz Schleswig-Holstein, und nur der Dom nebst dem ihn umgebenden Stadttheil „Domhof“ zum Grossherzogthum gehört.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Wie wir eben gesehen haben, liegt das Grossherzogthum, aus zwei voneinander getrennten Theilen bestehend, zu beiden Seiten des Grossherzogthums Schwerin. Auch in volkswirthschaftlicher und innerer politischer Beziehung ist dasselbe mit dem letzteren eng verbunden. Zwischen beiden besteht ein landesherrlicher Hausvertrag, der Landtag beider tagt gemeinschaftlich, doch sei zur Vermeidung von

Irrthümern hervorgehoben, dass die Regierung des Grossherzogthums Mecklenburg-Strelitz trotzdem völlig selbstständig ist. Die oberste Landesbehörde ist die „grossherzogliche Landesregierung“, und dieser sind auch die Eisenbahnangelegenheiten unmittelbar unterstellt.

In Folge dieser geographisch, volkswirthschaftlich und politisch mit dem Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin eng verschmolzenen Verhältnissen ist auch die Entwickelung des Eisenbahnwesens von Strelitz mit dem von Schwerin eng verknüpft, und es handelt sich hierbei meist auch nur um Theilstrecken grösserer Eisenbahnlinien.

Das erste das Grossherzogthum berührende Eisenbahnproject erstand im Jahre 1843; es galt der Herstellung der Linie Berlin-Stralsund; hierzu war bereits zwischen Regierung und Ständen ein Expropriationsgesetz vereinbart worden, indess verfiel zunächst dieses Project, und die schliessliche Ausführung desselben ist von verschiedenen anderen, das Land betreffenden Eisenbahnunternehmungen überflügelt worden. Das erste dieser wiederum ist die Linie Güstrow - Neubrandenburg - Preussische Grenze. Schon 1857 hatte sich zur Förderung dieses Projectes ein Verein gebildet, und demselben war auch die Genehmigung zu den Vorarbeiten ertheilt worden. Die Ausführung der Bahn war ursprünglich der „Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft“ zugedacht, kam durch diese jedoch nicht zur Verwirklichung, erfolgte vielmehr, wie bereits in dem Artikel über das Eisenbahnwesen im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin mitgetheilt ist, schliesslich seitens Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs von Mecklenburg - Schwerin auf Höchsteigene landesherrliche Kosten. Zu dieser Bahn gab Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg - Strelitz, bezüglich die Landesregierung, das erforderliche Terrain kostenlos und ausserdem eine baare Beihülfe im Betrage von 750 000 Mk. theils aus landesherrlichen, theils aus „ständischen“ Mitteln. Dieselbe ist à fonds perdu gewährt, so dass weder Landesherr noch Regierung weiterhin finanziell bei dieser Bahn betheiligt war. Bezüglich dieser Linie wurde das Schwerinsche Expropriationsgesetz vom 29. Mai 1845 auch von der Strelitzer Regierung angenommen, und dasselbe hat gleichfalls auf alle späteren Eisenbahnunternehmungen Anwendung gefunden. Die Bahn wurde als erster Schienenweg des Grossherzogthums von Güstrow, resp. von der westlichen Landesgrenze bis Neubrandenburg am 15. November 1864, die Endstrecke aber am 1. Januar 1867 eröffnet. Hierdurch erhielt dieser östliche Theil des Landes eine Eisenbahnverbindung mit Stettin und indirect

mit Berlin. Das nächste zur Verwirklichung gediehene Unternehmen betrifft den getrennten westlichen Theil in der Linie Lübeck-Kleinen. Dieselbe kam, nachdem die hierzu gebildete Actiengesellschaft fallirt hatte, gleichfalls auf landesherrliche Kosten Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs von Mecklenburg-Schwerin zur Ausführung und wurde 1870 eröffnet.

Das bereits zuerst erwähnte Project Berlin-Stralsund war 1866 zum zweiten und 1870 zum dritten Mal auf der Tagesordnung erschienen, wurde aber, nachdem auch die hierzu gebildete „Berliner Nordbahngesellschaft“ während des Baues in Concurs gerathen war, erst 1877 als preussische Staatsbahn in der Linie Berlin - Neustrelitz - Neubrandenburg - Stralsund zu gutem Ende geführt.

Ausserdem liegen noch Theilstrecken der „Mecklenburgischen Südbahn“ und der Linie Neustrelitz-Warnemünde des Deutsch-Nordischen Lloyd auf Strelitzer Gebiet. Beide Linien wurden im Jahre 1883 concessionirt.

Ihrer ganzen Ausdehnung nach gehören nur die 1884 concessionirte und noch in demselben Jahre eröffnete Neubrandenburg-Friedländer Bahn und die unterm 7. März 1889 concessionirte, gegenwärtig im Bau befindliche Neustrelitz - Wesenberg - Mirower Eisenbahn dem Grossherzogthum an. Die Linien Güstrow-Neubrandenburg-Preussische Grenze, Lübeck-Kleinen, Berlin-Stralsund und Neustrelitz-Warnemünde sind als Vollbahnen gebaut und werden auch als solche betrieben, die andern Linien sind resp. werden normalspurige Secundärbahnen. Die Neubrandenburg - Friedländer Eisenbahn steht in Pachtbetrieb, auch ist für die im Bau befindliche Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn solcher in Aussicht genommen.

Ein allgemeines Gesetz über Zulassung und Concessionirung von Eisenbahnen ist auch im Grossherzogthum Mecklenburg-Strelitz nicht erlassen worden. Die Concessionen für die vorerwähnten Theilstrecken grösserer Linien basiren durchweg auf den bezüglichen Staatsverträgen mit den anderen an denselben betheiligten Regierungen. In den Concessionen für die beiden letztgenannten, ausschliesslich in dem Grossherzogthum liegenden Bahnen hat sich die Regierung betreffs Vermehrung des Anlagecapitals und Aufnahme von Anleihen, der Veräusserung von Grundeigenthum, der Tarife und Fahrpläne die Genehmigung und bezüglich Baues und Betriebes wie in allen Staaten das Aufsichtsrecht ausbedungen. Zur Wahrnehmung desselben sind besondere grossherzogliche Commissare ernannt und diesen technische Beihülfen zugewiesen. Auch

kann die Regierung von den Secundärbahngesellschaften den Umbau ihrer Bahnen zu Vollbahnen und Einführung von Vollbetrieb seitens der Gesellschaften selbst oder aber Ueberlassung des Eigenthums gegen Erstattung des Anlagecapitals resp. auch nur des Betriebes gegen Gewährung einer event. von der Regierung zu bestimmenden Rente an einen anderen Unternehmer behufs Erreichung gedachten Zwecks verlangen; dagegen ist die Ueberlassung des Betriebes an eine Anschlussbahn ohne diesen speciellen Zweck nicht vorgesehen. In sämmtlichen Concessionen ist der Ankauf der innerhalb Strelitz gelegenen Strecken nach Ablauf von 30 Jahren gegen den 25fachen Betrag der durchschnittlichen Reineinnahme der letzten 5 Jahre oder gegen Erstattung des Anlagecapitals abzüglich des Minderwerthes, je nach Wahl der Regierung vorbehalten, doch dürfte die grossherzogliche Regierung von diesem Rechte wohl nie Gebrauch machen, resp. wenigstens nur durch Vermittelungskauf die Bahnen an die Schwerinsche Regierung überlassen.

Bezüglich Besteuerung der Eisenbahngesellschaften einerseits und Bewilligung von Unterstützungen aus Landesmitteln zum Bau von Neben- und Secundärbahnen andererseits sind im Grossherzogthum Mecklenburg-Strelitz dieselben Gesetze und Normativbestimmungen gültig wie im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin, und wir können hier von einer Wiederholung derselben Abstand nehmen. An Landesbeihülfen hat die Regierung ausser der bereits oben erwähnten, für die alte Bahn Güstrow-Neubrandenburg-Preussische Grenze, im Ganzen 1 033 684 Mk. theils mit bedingter Rückzahlung, theils in Form der Uebernahme von St.-Actien mit nur bedingtem Zinsen- resp. Dividendengenuss gewährt.

Die innerhalb des Grossherzogthums gelegenen Eisenbahnstrecken hatten ult. März 1889 eine Ausdehnung von 182,32 km.

Hiervon entfallen auf die

preussischen Staatsbahnen	72,94	km
Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn	25,63	„
Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn	62,01	„
Lloydbahn Neustrelitz-Warnemünde	13,10	„
Mecklenburgische Südbahn	8,64	„
Total	182,32	km

Nassau.

Der jetzt preussische Regierungsbezirk Wiesbaden wird zum grössten Theil von dem bis 1866 selbstständig gewesenen Herzogthum Nassau gebildet. Dasselbe bestand aus einem in sich abgerundeten Ganzen und zwei kleinen, östlich von diesem gelegenen Exclaven. Das Land ist durchweg gebirgig und deshalb

der Ackerbau mit Ausnahme in den Flussthälern beschränkt; dagegen ist der Bergbau gut entwickelt, er liefert Eisen, Zink, Kupfer, Blei, Silber und Braunkohlen; mit diesem in Verbindung stehen zahlreiche Hammer- und Hüttenwerke; bei Caub a. Rh. wird Dachschiefer gewonnen. Vor Allem aber ist das Land in seinem Weinbau, besonders im Rheingau an der südlichen Abdachung des Taunusgebirges, und in seinen Mineralquellen gesegnet, deren es über 120 giebt; von denselben haben Soden und Niederselters weit verbreiteten, Ems und Wiesbaden aber Weltruf.

Die wichtigsten Städte des Landes, mit Ausnahme allerdings der früheren Haupt- und Residenzstadt Wiesbaden, liegen am Rhein, der im Süden und Westen auf grosse Strecken die Grenze des Herzogthums bildete, resp. an der Lahn, welche das ganze Land in der Richtung von Osten nach Westen durchfliesst und, gleichfalls schiffbar, vor Einführung der Eisenbahnen den Abfuhrweg für die zahlreichen Bergwerksproducte bildete. Diese Verhältnisse, sowie der gebirgige Charakter des Landes, welcher dem Eisenbahnbau nach der damaligen Entwickelung der Technik gewaltige Hindernisse entgegenstellte und mindestens ein überaus hohes Anlagecapital bedingte, erklären es, dass in dem so reich gesegneten Lande das Eisenbahnwesen sich doch nur langsam entwickelte. Auch giebt uns die Geschichte desselben gerade hier ein Bild der ersten Begeisterung und der bald darauf folgenden Zaghaftigkeit des Privatcapitals für die Eisenbahnen.

Ursprünglich überliess die herzogliche Regierung die Ausführung der Eisenbahnen gänzlich der Privatindustrie und bemächtigte sich selbst erst jener durch besondere Verhältnisse gezwungen in späterer Zeit.

Das erste Project datirt aus dem Jahre 1836; es galt der Verbindung von Frankfurt a. M. und Wiesbaden untereinander. Das Privatcapital wandte sich diesem Project mit solcher Begeisterung zu, dass am ersten Tage der Actienzeichnung anstatt der erforderlichen 3000000 Gulden Zeichnungen auf 33500000 Gulden eingingen. Die Bahn wurde mit Concession von 1838 als „Taunusbahn" in den Jahren 1839/40 fertiggestellt. Als zweite folgte mit Concession von 1846 und Eröffnung von 1847 die von der Taunusbahn abzweigende, aber durch eine besondere Gesellschaft hergestellte „Höchst-Sodener Eisenbahn". Diese beiden Linien galten nur den lokalen Interessen von Wiesbaden und Soden. Inzwischen waren jedoch auch schon verschiedene Projecte aufgetaucht, welche grösseren Interessen zu dienen bestimmt waren, so das Project zu einer Bahn Wiesbaden-Deutz über Limburg, welche also das ganze Land in der Richtung von Süden nach Norden durchziehen sollte, ferner von Wiesbaden nach Deutz dem Lauf des Rheins folgend, dann von Giessen über Wetzlar durch das Lahnthal nach Coblenz und in Anlehnung hieran das Project Wiesbaden-Diez; indess war, wie bereits gesagt, in der Theilnahme des Privatcapitals für die Eisenbahnen ein derartiger Rückschlag eingetreten, dass zunächst keines dieser Projecte zur Verwirklichung kam, und die Regierung scheute bei den erforderlichen hohen Anlagekosten, die Ausführung ihrerseits zu übernehmen. Erst im Jahre 1853 bildete sich eine Gesellschaft zur Herstellung der „Nassauischen Rhein-Eisenbahn" von Wiesbaden ausgehend, später dem Lauf des Rheins folgend, über Rüdesheim nach Lahnstein an der Mündung der Lahn, und 1855 wurde in Anlehnung an diese die Lahnbahn von Lahnstein bis Wetzlar concessionirt. In Anbetracht der Zaghaftigkeit des Privatcapitals übernahm die herzogliche Regierung eine Zinsgarantie von $2^2/_3$ % für das gesammte Anlagecapital dieser beiden Linien auf die Dauer von 50 Jahren. Die Gesellschaft sah sich aber nach Eröffnung von

Theilstrecken nicht in der Lage, das geplante Unternehmen durchzuführen, und nun übernahm die Regierung laut Gesetz vom 3. November 1858 den Ausbau der concessionirten Linien auf Staatskosten; die bereits fertig gestellten Theilstrecken erwarb sie käuflich. Die ganze Bahn von Wiesbaden nach Lahnstein und von dort nach Wetzlar wurde 1863 vollendet.

Der nördliche Theil des Landes erhielt in der von der ehemaligen Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft gebauten und 1862 vollendeten Linie Deutz-Giessen den ersten und bis 1866 einzigen Schienenweg, indess berührte dieser das herzogliche Gebiet nur auf kurze Strecke.

Endlich fiel noch die Endstrecke der seitens der ehemaligen „Rheinischen Eisenbahngesellschaft" mit Eröffnung in 1864 erbauten Linie Coblenz - Oberlahnstein auf nassauisches Gebiet und brachte den nassauischen Linien directen Anschluss an die rheinischen Bahnen. Der Grunderwerb für die Eisenbahnen erfolgte im Herzogthum nach dem alten Expropriationsgesetz von 1812. — Der weitere Ausbau des nassauischen Bahnnetzes nach 1866 gehört nicht mehr in diese Besprechung, hat vielmehr sachgemäss unter „Preussen" Aufnahme gefunden

---

Grossherzogthum Oldenburg.

Geographie. 6423 qkm mit 345 000 Einwohnern. 406,05 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 6,32 km.

Das Grossherzogthum besteht aus drei räumlich voneinander getrennten Theilen, dem Herzogthum Oldenburg als dem Hauptheil, dem Fürstenthum Lübeck und dem Fürstenthum Birkenfeld.

Das Herzogthum Oldenburg liegt im Grossen und Ganzen innerhalb der preussischen Provinz Hannover; ausser von dieser wird es der politischen Eintheilung nach im Osten nur noch von dem Gebiet der freien und Hansestadt Bremen begrenzt. Als natürliche Grenzen erscheinen im Norden die Nordsee mit dem Jadebusen und im Osten zum grossen Theil die Weser. Es gehört gänzlich dem norddeutschen Tieflande an und wird ausser von der Weser noch von deren Nebenflüssen Hunte und Ochtum, den zur Ems fliessenden Haase und Soeste, sowie von verschiedenen Küstenflüssen bewässert, von welchen besonders die Jade zu erwähnen ist.

Das Fürstenthum Lübeck liegt im Südosten der preussischen Provinz Schleswig - Holstein und wird ausser von dieser noch vom Gebiet der freien und Hansestadt Lübeck im Süden begrenzt. Im Südosten reicht es bis an die Ostsee (Lübecker Bucht) heran. Durchflossen wird es von der Trave in ihrem oberen Lauf; auch sind hier mehrere kleinere Seen vorhanden, darunter besonders der Keller-, der Eutiner- und der Uklei-See. Orographisch gehört es ebenfalls zum norddeutschen Tieflande. Früher bestand das Fürstenthum aus zwei durch das holsteinische Amt Ahrensböck vonein-

ander getrennten Theilen. Nach der alleinigen Besitznahme der Elbherzogthümer seitens Preussens überliess aber Se. Majestät König Wilhelm I. 1867 das Amt an Se. Königl. Hoheit den Grossherzog von Oldenburg als Aequivalent für Entsagung der Erbfolgeansprüche Höchstdesselben auf das Herzogthum Holstein. Die endgültige Incorporirung dieses Gebietszuwachses in das oldenburgische Fürstenthum Lübeck erfolgte indess erst mit Gesetz vom 25. März 1870. Das Fürstenthum Birkenfeld endlich liegt im südlichen Theil der preussischen Rheinprovinz auf den östlichen Abhängen des Hunsrück und wird von der Nahe bewässert.

Auch den Bodenverhältnissen nach sind die drei Theile durchaus verschieden und daher getrennt zu behandeln. Das Herzogthum Oldenburg hat an der Seeküste und den Ufern der Flüsse vorzügliche Weiden, im Uebrigen aber auch grosse Flächen Oedland; die Waldungen sind nur gering. Das Fürstenthum Lübeck hat fruchtbares Acker-, Garten- und Wiesenland mit schönen Waldungen. Bei dem Fürstenthum Birkenfeld sind Holzungen vorherrschend, an den Ufern der Nahe giebt es gute Wiesen und Gartenland, im Uebrigen ist der Boden durch die Gebirgsformation für den Ackerbau beeinträchtigt. In den fruchtbaren Gegenden des Herzogthums Oldenburg (Marschen genannt) ist die Pferde- und besonders die Rindviehzucht bedeutend und bildet Gegenstand der Ausfuhr. In dem Fürstenthum Lübeck bildet der Ackerbau die Haupterwerbsquelle der Einwohner. In dem Fürstenthum Birkenfeld ist die in den beiden andern Theilen nur auf die Städte beschränkte Industrie bereits besser entwickelt, besteht im Allgemeinen aber immer erst noch in Hausindustrie, darunter sind am wichtigsten zahlreiche Schleifmühlen zur Verarbeitung des grösstentheils aus Brasilien eingeführten Achats. Auch liefert der nur in diesem Theile vorhandene Bergbau Eisen.

Die wichtigeren Handelsstädte des Gesammtstaates sind: Oldenburg, Brake, Varel, Jever, Eutin, Oberstein, Idar und Birkenfeld. Haupt- und Residenzstadt sowie Sitz der Landesbehörden ist Oldenburg.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Kein Staat Deutschlands hat bezüglich der Entwickelung des Eisenbahnwesens so sehr unter der Sonderpolitik und der Eifersüchtelei seiner Grenznachbarn zu leiden gehabt, als das Grossherzogthum Oldenburg betreffs seines Haupttheiles, des Herzogthums Oldenburg. Zwanzig Jahre vergingen hier seit Aufstellung der ersten Eisenbahnprojecte, bis auch nur eins zur Verwirklichung reifte. Wie wir bereits bei

der geographischen Abhandlung gesehen haben, bildet die Haupterwerbsquelle dieses Landestheils Landwirthschaft und Viehzucht, welche so wie so schon immer erst in letzter Linie den Impuls zu Eisenbahnbauten geben. Für die geringen gegenseitigen Handelsbeziehungen der Städte des Landes unter sich war durch ein gutes Netz von Chausseen und für die Hauptstadt Oldenburg und den Hafenplatz Brake überdies durch die schiffbare Weser und Hunte gesorgt, auf welchen schon damals Dampfschiffsverbindung sogar mit Personenbeförderung aufwärts bis Oldenburg eingerichtet war. Den Mittelpunkt für das Geschäftsleben des Herzogthums bildete Bremen, welchen Verhältnissen gleichfalls durch die Weserschifffahrt Rechnung getragen wurde. So kam es, dass gegenüber den grösseren und gleich grossen Staaten Deutschlands man überhaupt erst spät dem Eisenbahnwesen grössere Aufmerksamkeit zuwandte, und die ersten Bestrebungen in dieser Richtung gingen auch nicht von Oldenburg, sondern von dem Bremenser Kaufmannsstande aus, welcher Mitte der 40er Jahre eine Eisenbahnverbindung von Bremen westlich über die Stadt Oldenburg und weiter durch hannöversches Gebiet nach Holland erstrebte mit Abzweigungen südlich nach Osnabrück in Hannover und aus dieser Linie heraus wiederum westlich über Vechta in Oldenburg nach der hannöverschen Stadt Quakenbrück. Auf diese Weise hätte das Herzogthum zwei parallele Eisenbahnlinien in der Richtung von Osten nach Westen erhalten; indess scheiterte dieses Project an der ablehnenden Haltung der hannöverschen Regierung, welche, gegenüber ihrer grossen Regsamkeit im Eisenbahnbau in ihren östlichen Ländertheilen, die Provinz Ostfriesland und damit besonders auch den Nordseehafen Emden ganz auffällig benachtheiligte. Andererseits bemühte man sich gleichzeitig auch im Herzogthum selbst um eine Eisenbahnverbindung der aufstrebenden Fabrikstadt Varel, des Hafenplatzes Brake und der Hauptstadt Oldenburg untereinander und südlich mit Osnabrück in Hannover und weiter mit der preussischen Provinz Westfalen. Vor Allem aber fehlte Klarheit über das zu wählende Princip, ob Staats- oder Privatbahn-System. Gegen letzteres hatte man in massgebenden Kreisen starke Abneigung, staatsseitiger Bau aber war in grösserem Umfange zunächst deswegen nicht möglich, weil dem Grossherzogthum vorerst noch die breitere Grundlage zu Staatsanleihen fehlte, indem dasselbe bis 1849 ein durchaus absoluter Staat war und erst im März genannten Jahres eine Verfassung mit Volksvertretung erhielt. Alle Parteien fühlten wohl das unumgängliche Bedürfniss nach der Anlage von Eisenbahnen, aber Niemand hatte für das „Wie“ eine befriedigende Lösung. Da schien 1853 die Angelegenheit plötzlich eine ganz neue

Wendung zu nehmen. Preussen wollte sich für seine junge Kriegsmarine einen grösseren Hafen schaffen, für welchen seine eigenen Küsten keinen geeigneten Platz boten. Für solchen wurde an der damals deutschen Küste in maritimer und politischer Beziehung der ausschliesslich zu Oldenburg gehörende Jadebusen am meisten passend erachtet, und bei den durchaus guten Beziehungen zwischen den beiden Staaten führten die betreffenden Verhandlungen zu den Verträgen vom 20. Juli und 1. Dezember 1853, inhaltlich welcher Preussen den Schutz von Oldenburgs Seehandel, Schifffahrt und Küste mittelst seiner Kriegsmarine übernahm und Oldenburg an dieses behufs Anlegung einer Flottenstation nebst Kriegshafen das zu den Befestigungen u.s.w. erforderliche Land zu beiden Seiten des Jadebusens gegen Zahlung von 1 500 000 Mk. abtrat und gleichzeitig an Preussen die Genehmigung zum Bau einer Eisenbahn von diesem Marineetablissement bei Heppens südlich über Varel und Oldenburg bis an die Köln-Mindener Bahn ertheilte, um welche Linie es Preussen wegen Verbindung des Kriegshafens mit der Festung Minden zu thun war. Hierbei hatte sich Oldenburg das Recht der Anlage von Zweigbahnen zu dieser Linie ausbedungen, seinerseits aber auf das sonst übliche Recht eines dereinstigen Ankaufes der projectirten preussischen Staatsbahn verzichtet. Hatte Preussen in den gedachten Verträgen sich auch nicht zur Ausführung dieser Bahn innerhalb einer bestimmten Frist verpflichtet, vielmehr nur die Absicht ausgedrückt, zu bauen, sobald seine Finanzen es gestatten würden, so klammerte sich doch Oldenburg zu sehr an die Hoffnung eines baldigen Bahnbaues. Preussen hatte aber mit Verhältnissen zu rechnen, welche bei Abschluss des Vertrages wohl kaum geahnt worden sein mochten, die ablehnende Haltung des Königreichs Hannover nämlich auch Preussen gegenüber betreffs Durchführung des südlichen Theils der Linie von Oldenburg an die Köln-Mindener Bahn, welche der geographischen Lage nach das hannöversche Gebiet durchschneiden musste. Diese Stellungnahme der Krone Hannover, welche dieselbe schon früher dem Grossherzogthum Oldenburg, nicht weniger jetzt Preussen und auch später fortgesetzt allen oldenburgischen Bahnprojecten gegenüber beobachtet hat, ging durch keine diplomatischen Verhandlungen zu beseitigen, sie wurde erst gebrochen durch den Tag von Langensalza, einen Ehrentag wohl für die hannöverschen Waffen, das Grab aber für die hannöversche Politik.

Hannover war auf beide Staaten verstimmt wegen Abschlusses des Kriegshafenvertrages und mochte ausserdem allerdings auch in der projectirten Linie Heppens-Oldenburg-Minden eine gefährliche

Concurrenz für seine eigenen bereits bestehenden und noch beabsichtigten Eisenbahnlinien sehen. Für Preussen aber wäre die nördliche Linie Heppens-Oldenburg allein ohne jede Fortsetzung nach Süden oder Osten völlig zweck- und werthlos gewesen, und die längere Vertagung auch dieses Theilprojectes ist hauptsächlich diesem Gesichtspunkt zuzuschreiben.

Als Oldenburgs Hoffnung auf eine baldige Ausführung der beabsichtigten Bahn seitens Preussens sich als vergeblich erwies, bahnte man wieder Verhandlungen mit Hannover an wegen des Baues einer Bahn von Oldenburg nach Osnabrück; wohl zeigte sich letzteres sogar der Ausführung einer Linie Osnabrück-Bremen mit Zweig nach Oldenburg und nach Brake geneigt, indess verlangte es die Herstellung derselben auf gemeinsame Staatskosten und Ueberlassung des Betriebes auf der ganzen Linie an Hannover. Inzwischen hatte sich in Oldenburg ein Umschwung zu Gunsten des Privatbahnsystems vollzogen gehabt, andererseits aber war es klar geworden, dass, soviel Projectemacher auch auftraten, sie doch alle des finanziellen Rückhaltes entbehrten und von der Regierung umfassende Zinsgarantien und mehr verlangten; man kam daher in den massgebenden Kreisen wieder zu der Ansicht zurück, dass der Eisenbahnbau am besten auf Staatskosten zu erfolgen habe; man wäre wohl auch, um endlich die langersehnten Schienenverbindungen zu erlangen, auf die drückende Bedingung bezüglich des ausschliesslich hannöverschen Betriebes eingegangen, indess brach jetzt Ende der 50er Jahre Hannover die betreffenden Verhandlungen wegen seiner anderen Eisenbahnunternehmungen ab. Da trat 1860 eine holländisch-englische Gesellschaft mit dem Project Amsterdam-Leer-Oldenburg-Bremen auf. Dieser standen endlich einmal die erforderlichen Geldmittel zur Verfügung, so dass das Project von Oldenburg mit Freuden begrüsst wurde, aber wiederum war es das bei dieser Linie geographisch mitbetheiligte Hannover, welches dasselbe scheitern machte. Dafür trat Hannover 1862 wieder selbst mit Vorschlägen für die Strecke Leer-Oldenburg-Bremen auf, verlangte diesmal aber nicht allein Bauausführung auf gemeinschaftliche Staatskosten und alleinigen Betrieb der ganzen Strecke, sondern auch das Einspruchsrecht gegen jede Querbahn zu dieser Linie, auf welch letztere Bedingung Oldenburg mit Rücksicht auf sein Verhältniss zu Preussen nicht eingehen konnte. Nachdem so auch dieses Project gefallen war, und da bei den inzwischen geführten Verhandlungen mit dem Senat der freien Stadt Bremen wegen Erbauung der Linie Oldenburg-Bremen auf gemeinsame Staatskosten dieser sich ablehnend gezeigt hatte, gewann man in Oldenburg die

Ueberzeugung, dass man, um wenigstens den Anfang zu einem Schienennetz zu erreichen, die Strecke nach Bremen auf eigene alleinige Staatskosten bauen und sich begnügen müsse, dann vielleicht noch die Linie Oldenburg-Heppens durch Preussen hergestellt zu sehen. In diesem Sinne wurden neue Verhandlungen mit Bremen angeknüpft, bei welchen es sich also hauptsächlich nur um die Bremenser Concession für das dortseitige Gebiet handelte. Hierdurch gewann aber die Angelegenheit auch für Preussen eine neue Wendung, indem durch die Bremer Linie der Anschluss der beabsichtigten preussischen Bahn Oldenburg-Heppens an das übrige Bahnnetz, wenn auch in anderer als zuerst beabsichtigter Weise, gesichert wurde. In Folge dessen und bei der erhöhten Thätigkeit, welche nach dem Regierungsantritt König Wilhelms I. und durch den Eintritt des jetzigen Fürst-Reichskanzlers Otto von Bismarck in die oberste Verwaltung in Preussen entwickelt wurde, kam die Frage der Kriegshafenbahn nunmehr äusserst schnell zur Erledigung, so dass der neue Vertrag zwischen Oldenburg und Preussen wegen dieser bereits am 16. Februar 1864, noch vor Beendigung der oldenburgischen Verhandlungen mit Bremen zum Abschluss kam. In diesem Vertrage übernahm Preussen die Verpflichtung, die Eisenbahn von seinem Marineetablissement bei Heppens (jetzt Wilhelmshaven) bis nach der Stadt Oldenburg in derselben Zeit auszuführen, innerhalb welcher die grossherzogliche Regierung die Linie Oldenburg-Bremen ihrerseits zur Ausführung brächte. Betreffs der südlichen Fortsetzung der Kriegshafenbahn bis an die oldenburg-hannöversche Grenze verpflichtete sich Preussen zur Zahlung eines Reugeldes von 3 000 000 Mk. an Oldenburg, falls es dieselbe nicht innerhalb 10 Jahren in Angriff nehme und innerhalb 12 Jahren vollende. Bis zur dereinstigen Fertigstellung dieses südlichen Theils sollte Verwaltung und Betrieb der Wilhelmshaven-Oldenburger Bahn an die oldenburgische Regierung überlassen werden.

Die Verhandlungen mit Bremen kamen in dem Vertrage vom 8. März 1864 zum erwünschten Abschluss, inhaltlich dessen die grossherzogliche Regierung die Bahn von Oldenburg bis zum Weichbild der Stadt Bremen auf eigene Kosten, und Bremen die Reststrecke zum Anschluss an das bereits bestehende Schienennetz zu bauen hatte, die ganze Linie aber durch Oldenburg zu betreiben sein sollte. Ausserdem beabsichtigte die grossherzogliche Regierung noch die Erbauung einer Zweigbahn aus der Bremer Linie nach dem bereits mehrfach erwähnten Hafenplatz Brake.

Mit diesen Projecten trat sie noch in demselben Jahre vor den Landtag, und dieser ertheilte auch seine Zustimmung zu den be-

regten Verträgen, bewilligte die Mittel für die Linie Oldenburg-Bremen, lehnte aber die für die Braker Zweigbahn ab.

Die Eisenbahnangelegenheiten wurden dem Ministerium des Innern zugetheilt und hierbei mit Verfügung vom 15. September 1864 als besondere Behörde eine Eisenbahncommission errichtet. Die endgültige Organisation der Eisenbahnverwaltung erfolgte mit Gesetz vom 1. April 1867, auf Grund dessen laut Verfügung vom 31. Mai desselben Jahres an Stelle der bisherigen Eisenbahncommission eine Eisenbahndirection mit Sitz in Oldenburg trat.

Der Grunderwerb wurde zunächst nach der Wegeordnung für das Herzogthum Oldenburg vom Jahre 1861 bewirkt, indess erwiesen sich die Bestimmungen dieser für die Anlage von Eisenbahnen nicht ausreichend, und deshalb kam unterm 28. März 1867 ein besonderes Gesetz über die „Enteignungen zu Eisenbahnen“ zur Einführung.

Die Bauarbeiten hatten am 7. Juni 1865 begonnen, und es wurde die Linie Oldenburg-Bremen als erster Schienenweg des Herzogthums am 15. Juli 1867 dem Betriebe übergeben. Die Eröffnung der seitens Preussens zur Ausführung gelangten Linie Oldenburg-Wilhelmshaven erfolgte am 3. September 1867; dieselbe wurde, wie schon oben gesagt, von Anbeginn der oldenburgischen Staatseisenbahnverwaltung in Betrieb gegeben. Für beide Linien war unterm 1. Juli eine „Bahnpolizeiordnung“, und unterm 4. Juli 1867 ein „Betriebsreglement“ erlassen worden, welche dann auch auf die später eröffneten Linien des Herzogthums in Anwendung kamen, bis beide durch das einheitliche Bahnpolizeireglement vom 3. Juni und durch das einheitliche Betriebsreglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde vom 10. Juni 1870 hinfällig wurden. Noch möge erwähnt sein, dass Oldenburg schon für seine erste, die Bremer Linie, die metrische Masseintheilung in Anwendung brachte.

Hatte sich in der ablehnenden Haltung des Landtages von 1864 bezüglich des Braker Bahnprojectes noch ein gewisses Misstrauen gegen die Einführung von Bahnen erkennen lassen, so trat durch die über Erwarten günstigen finanziellen Ergebnisse der Bremer Linie in der öffentlichen Meinung bald ein Umschlag zu Gunsten der Bahnen ein, so dass die späteren Projecte bei der Landesvertretung stets williges Ohr fanden. Dank dessen konnte das Bahnnetz in seinen Hauptlinien Bremen-Oldenburg-Leer-Holländische Grenze, Hude-Brake-Nordhamm, Oldenburg-Quakenbrück-Osnabrück und Sande (an der Wilhelmshavener Bahn)-Jever bis 1876 auf Staatskosten ausgebaut werden. Mit diesen Linien ist den Interessen der grösseren Plätze des Herzogthums und dem Durch-

gangsverkehr Rechnung getragen. Hierbei ist noch besonders darauf hinzuweisen, dass durch die politischen Ereignisse des Jahres 1866 das bisherige Haupthemmniss der Entwickelung des oldenburgischen Eisenbahnwesens durch die Einverleibung Hannovers in Preussen beseitigt war. Dieses letztere stellte sich den oldenburgischen Eisenbahnprojecten stets wohlwollend gegenüber. Andererseits war aber für Preussen durch die politischen Veränderungen von 1866 und 1870 die Nothwendigkeit der Verbindung des Kriegshafens Wilhelmshaven mit der Festung Minden ebenfalls beseitigt, und es unterliess deshalb seinerseits die früher beabsichtigte südliche Fortsetzung der Kriegshafenbahn, so dass es selbstredend die ausbedungenen 3000000 Mk. an Oldenburg zu zahlen hatte.

Die Verkehrsbeziehungen der kleineren Plätze vertrugen im Herzogthum bei dem Mangel an Industrie ganz besonders die Anlage von Vollbahnen mit ihren hohen Bau- und Betriebskosten nicht, und erst durch Einführung der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung seitens des Reichs im Jahre 1878 wurde eine allgemeine Grundlage geschaffen, auch den Interessen solcher abseits des bisherigen Bahnnetzes liegenden Orte gerecht zu werden. Die grossherzogliche Regierung war jedoch bezüglich Einführung von Secundärbahnen schon vorausgeeilt, indem sie auf Grund der vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen bereits früher aufgestellten Möglichkeit und Zulässigkeit eines leichteren Bahnbaues 1874 die Genehmigung zu einer solchen der zu diesem Zweck gebildeten Actiengesellschaft ertheilt hatte. Es war dies die unterm 22. Dezember 1874 concessionirte Ocholt-Westersteder Eisenbahn, welche ganz besonderes Interesse verdient, weil sie die erste **sofort für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr bestimmte** Schmalspurbahn Deutschlands, gewesen ist.

Auch die später im Herzogthum zur Ausführung gekommenen Lokalbahnen sind zum Theil Privatbahnunternehmungen, und zwar ist die Linie Essen-Löningen Eigenthum der Gemeinde Löningen und die Linie Jever-Carolinensiel Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahnactiengesellschaft. Beide sind 1888 concessionirt und noch in demselben Jahre eröffnet worden. Sind diese drei Bahnen dem Besitzverhältniss nach auch Privatbahnen, so ist trotzdem das Staatsbahnprincip hierdurch nicht wesentlich durchbrochen, da bereits die Bau-Ausführung derselben seitens der grossherzoglichen Staatseisenbahnverwaltung erfolgt ist und auch der Betrieb seitens dieser, wenn auch für Rechnung der Eigenthümer, bewirkt wird.

Die beiden anderen zum Grossherzogthum Oldenburg gehörigen Gebietstheile, das Fürstenthum Lübeck und das Fürstenthum Birken

feld, haben bei ihrer räumlich nur beschränkten Ausdehnung eine eigene Eisenbahngeschichte nicht. Das Fürstenthum Lübeck gehört zu dem Verkehrsgebiet der jetzt im Besitz des preussischen Staats stehenden Zweigbahn Neumünster-Neustadt der ehemaligen Altona-Kieler Eisenbahn, sowie zu dem der noch gegenwärtigen Privatbahn Eutin-Lübeck. Die erstere ist 1863 concessionirt und 1866 eröffnet, die letztere aber mit Concession von 1870 im Jahre 1873 dem Betriebe übergeben worden. Das Fürstenthum Birkenfeld gehört zum Verkehrsgebiet der bereits 1856 concessionirten und 1860 eröffneten Rhein - Nahe - Bahn, seit 1882 gleichfalls im Besitz, von Anfang an aber schon im Betrieb des preussischen Staats. Als Zweigbahn zu dieser wurde seitens der Stadt Birkenfeld mit Concession von 1879 eine normalspurige Secundärbahn nach letzterer gebaut und 1880 eröffnet. Dieselbe liegt ganz innerhalb des Fürstenthums und steht von Eröffnung an ebenfalls in Betrieb der preussischen Staatsbahnverwaltung.

Ein allgemeines Gesetz über Zulassung von Privatbahnen und über die Beziehungen solcher zur Staatsregierung ist im Grossherzogthum nicht erlassen, vielmehr sind die einschlägigen Verhältnisse von Fall zu Fall durch die Concession geregelt und hierbei das Zustandekommen der Bahnen in jeder Weise erleichtert worden. Mit Ausnahme der Altona-Kieler Zweigbahn Neumünster-Neustadt, bei welcher solches nicht erforderlich war, sind sämmtliche seitens der Regierung ganz hervorragend begünstigt worden. Nicht allein wurde ihnen das verwendbare fiscalische Terrain unentgeltlich überwiesen, sie vielmehr ausserdem theils durch Zinsgarantien und unmittelbare finanzielle Beihülfe, theils durch sehr günstige Betriebsverträge unterstützt. Zinsgarantien wurden der Eutin - Lübecker und der Westersteder Bahn zugebilligt und hierdurch überhaupt erst das Zustandekommen dieser ermöglicht; ausserdem erhielt die erstere später noch eine Landesbeihülfe von 100 000 Mk. à fonds perdu. Die Birkenfelder Zweigbahn erhielt wiederum das ganze erforderliche Anlagecapital aus dem Kriegsentschädigungsfonds des Grossherzogthums geliehen, und bezieht ausserdem von der Regierung auf die Dauer von 50 Jahren eine feste nicht rückzahlbare Beihülfe von jährlich 3800 Mk. Ebenso sind, wie schon gesagt, die Verträge für die im Betrieb der grossherzoglichen Staatsbahnverwaltung stehenden drei Bahnen überaus günstig; die Westersteder Eisenbahn wird zu den allgemeinen Verwaltungskosten für Betriebsleitung, Rechnungs- und Kassenwesen nicht mit herangezogen und die Essen-Löninger sowie die Jever-Carolinensieler Bahn haben an die Staatsbahnverwaltung nur $47^1/_2$ % der jeweiligen Bruttoein-

nahme zu zahlen, unbekümmert um die der Staatsbahnverwaltung erwachsenden eigenen Betriebskosten.

Ein besonderes Steuergesetz ist für die Eisenbahnen gleichfalls nicht erlassen, doch sind dieselben auch von jeder anderen Staatssteuer befreit.

Die Concessionsdauer ist in keiner Weise beschränkt, auch hat sich die Regierung nur bei den beiden zuletzt concessionirten Bahnen, der Löninger und der Carolinensieler, das Ankaufsrecht vorbehalten. Bei der ersteren kann sie hiervon jederzeit, bei der letzteren aber erst nach Ablauf von 10 Jahren ab Eröffnung des Betriebes Gebrauch machen. Der Kaufpreis ist für diesen Fall bei jener auf die Erstattung des Anlagecapitals und bei dieser auf Gewährung einer festen Rente von 4 % für das concessionirte Anlagecapital festgesetzt.

Das in den Tageblättern schon öfters besprochene Project Varel-Neuenburg-Zetel-Ellenserdamm befindet sich noch im Stadium der Voruntersuchungen, indem eine veränderte Lage gegen die ursprünglich beabsichtigte Linie ins Auge gefasst ist.

Die innerhalb der drei Gebietstheile des Grossherzogthums gelegenen Eisenbahnlinien hatten ult. März 1889 eine Ausdehnung von 406,05 km

Davon entfallen im Herzogthum Oldenburg auf die

oldenburgischen Staatsbahnen	222,06 km	
preussische Staatsbahnlinie Wilhelmshaven-Oldenburg (im Betrieb der oldenburgischen Staatsbahnen)	51,74 „	
Privatbahnen: Ocholt-Westerstede . . .	7,00 „	
Essen-Löningen	13,65 „	
Jever-Carolinensiel . . .	18,03 „	= 312,48 km

im Fürstenthum Birkenfeld auf die

preussischen Staatsbahnlinien (Direction Köln linksrh.)	33,49 km	
Birkenfelder Privatbahn	5,23 „	= 38,72 „

im Fürstenthum Lübek auf die

preussischen Staatsbahnlinien (Direction Altona)	20,06 km	
Eutin-Lübecker Privatbahn	34,79 „	= 54,85 „
	Summa	406,05 km

Königreich Preussen.

Geographie. 348 347 qkm mit 28 762 000 Einwohnern. 24 359,80 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 6,99 km.

Bis 1866 bestand Preussen, wie bekannt, aus zwei grossen, durch andere deutsche Staaten voneinander getrennten Theilen. Durch die Erwerbungen des genannten Jahres ist es ein geographisch geschlossenes Ganzes geworden, von dem nur Hohenzollern, zwischen Württemberg und Baden gelegen, das Gebiet des Kriegshafens Wilhelmshaven am Jadebusen innerhalb des Grossherzogthums Oldenburg und die aus verschiedenen Parzellen bestehenden Kreise Schmalkalden, Schleusingen und Ziegenrück innerhalb der thüringischen Staaten, getrennt sind. — Ausserhalb Deutschlands gelegene Besitzungen hat Preussen nicht.

Natürliche Grenzen hat Preussen auf grössere Strecken nur im Norden in der Ost- und Nordsee. Der politischen Eintheilung nach wird es von ausserdeutschen Ländern im Osten von Russland, im Süden von Oesterreich, im Westen von dem neutralen Grossherzogthum Luxemburg, von Belgien sowie von Holland und im Norden in der Festlandsgrenze von Dänemark begrenzt. Von deutschen Staaten grenzen das Königreich Sachsen, die thüringischen Staaten, das Königreich Bayern, das Grossherzogthum Hessen und die Reichslande Elsass-Lothringen an Preussen, und zwar sämmtlich im Süden. Von Preussen umschlossen sind die Grossherzogthümer Mecklenburg-Schwerin und Strelitz, das Grossherzogthum Oldenburg, die freien Städte Lübeck, Hamburg und Bremen, die Herzogthümer Anhalt und Braunschweig, die Fürstenthümer Lippe-Detmold, Schaumburg-Lippe, Waldeck, der nördliche Theil vom Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen und endlich die Provinz Oberhessen des Grossherzogthums Hessen.

Hydrographisch gehört Preussen den Stromgebieten der Memel, Pregel, Weichsel, Oder, Elbe, Weser, Ems und des Rheins an; ausserdem wird es im Norden von zahlreichen Küstenflüssen bewässert. In den im Tieflande gelegenen Provinzen Ost- und Westpreussen, Pommern, Posen und Brandenburg giebt es zahlreiche Landseen.

Künstliche Wasserstrassen (Canäle) befinden sich hauptsächlich in den Provinzen Ostpreussen, Brandenburg und Hannover, und von diesen sind besonders zu nennen: Der König-Wilhelmscanal zur Verbindung der Stadt Memel mit dem Fluss Memel, der grosse Friedrichsgraben und der Seckenburger Canal zur Verbindung der

Flüsse Memel und Pregel, der Elbing-Oberländische Canal zur Verbindung des Drewenz- und Drausensees, der Friedrich-Wilhelmscanal zur Verbindung der Oder mit der Spree, der Finowcanal zur Verbindung der Oder mit der Havel, der Geeste- und der Hadelnsche Canal zur Verbindung der Elbe und Weser, der Emscanal zwischen Lingen und Meppen und der Treckschuitencanal zwischen Aurich und Emden, ausserdem der Bromberger Canal in der Provinz Posen zur Verbindung der Brahe und Netze, der Klodnitzcanal in der Provinz Schlesien zur Verbindung der Stadt Gleiwitz mit der Oder, der Eidercanal aus der Eider zur Ostsee und somit zur Verbindung von Nord- und Ostsee. Unendlich wichtiger als alle genannten wird aber der 1887 in Bau genommene Nordostseecanal, welcher 98 km lang bei Brunsbüttel an der Elbmündung beginnen und nach der Kieler Bucht führen wird. Derselbe wird für die grössten See- und Kriegsschiffe fahrbar gemacht und erlangt deshalb höchste internationale Bedeutung.

In orographischer Beziehung gehört Preussen zum grössten Theil und zwar mit dem Norden, Osten und Nordwesten dem norddeutschen Tieflande, der übrige Theil aber dem mitteldeutschen Berglande an. Das norddeutsche Tiefland wird in der Richtung von Osten nach Westen von zwei, Hügelformation zeigenden Höhenrücken durchzogen, dem baltischen Landrücken im Norden und dem südlichen Landrücken als westlicher Fortsetzung des uralisch-karpathischen. Der baltische Landrücken tritt von Russland her nach Preussen über, reicht ohne Unterbrechung im Westen bis an die Elbe und im Norden nach Schleswig-Holstein hinein. Sein charakteristisches Merkmal sind zahlreiche Seen, so dass seine einzelnen Theile auch mit dem Namen der „preussischen, pommerschen, mecklenburgischen und holsteinischen Seenplatte“ belegt sind. Der südliche Landrücken tritt ebenfalls aus Russland nach Preussen herüber, bildet innerhalb Preussens aber kein zusammenhängendes Ganzes mehr, sondern erscheint hier in verschiedenen getrennten Höhengruppen, der Tarnowitzer Höhe im Südosten Schlesiens, dem Katzen- oder Trebnitzer Gebirge nördlich von Breslau, den Höhen bei Sorau und Grüneberg, dem Lausitzer Grenzwall bei Finsterwalde, dem Hohen Fläming auf der Grenze zwischen den Provinzen Brandenburg und Sachsen und in den Höhen der Lüneburger Haide. Die genannten Höhenzüge mit Ausnahme des der Lüneburger Haide werden summarisch auch unter dem Namen des märkisch-schlesischen Landrückens zusammengefasst, während die der Lüneburger Haide von verschiedenen Geographen überhaupt nicht zum südlichen Landrücken gerechnet werden.

Das mitteldeutsche Bergland ist ein in sich zusammenhängendes Mittelgebirge. Der Gesteinsbildung nach wird es aber in drei Gebirgssysteme unterschieden, in das „niederrheinisch-westfälische Schiefergebirge“, in das „oberrheinische Gebirgssystem“ und in das „hercynische oder Sudetensystem“, von welchen die einzelnen Theile wiederum mit besonderen Namen belegt sind.

Das niederrheinisch-westfälische Schiefergebirge erhebt sich als Hochplateau mit tief eingeschnittenen Flussthälern einerseits und aufgesetzten Höhenzügen andererseits zu beiden Seiten des Rheins von Bingen stromabwärts und umfasst die grossen rheinisch-westfälischen Steinkohlenreviere. Die einzelnen Theile desselben sind westlich des Rheins der Hunsrück zwischen Nahe und Mosel, die Hohe Eifel nördlich und nordwestlich der Mosel und die Hohe Venn südlich von Aachen; auf dem rechten Rheinufer der Taunus zwischen Main und Lahn, der Westerwald zwischen Lahn und Sieg mit dem Siebengebirge bei Bonn, das Rothhaar- und das Sauerländische Gebirge zwischen Sieg und Ruhr und der Haarstrang zwischen Ruhr und Lippe.

Das oberrheinische Gebirgssystem gehört nur mit seinem nördlichen Theile zu Preussen und lehnt sich hier östlich an das Schiefergebirge an. Seine einzelnen Theile sind in Richtung von Süden nach Norden die Hohe Rhön und der Kaufunger Wald, beide zwischen Werra und Fulda, sowie der Habichts- und Reinhardtswald westlich der Fulda.

Das hercynische Gebirgssystem, im Alterthume Sammelname des ganzen deutschen Mittelgebirges, umfasst nach neueren deutschen Geographen die zwischen der Ems im Nordwesten und dem Quellgebiet der Oder im Südosten gelegenen Gebirge. Zu Preussen gehören hiervon der Teutoburger Wald und das Eggegebirge zwischen Ems und Weser, das Wiehengebirge, das Wesergebirge, das Deistergebirge, das Sintelgebirge, der Sollinger Wald, ferner Theile des Harzes, des Thüringer Waldes und der Thüringer Terrasse mit der Schmücke und Finne, das Plateau des Eichsfeldes, das Iser- und Riesengebirge, das niederschlesische oder Waldenburger Steinkohlengebirge sowie das Glatzer Gebirgssystem (Eulen- und Reichensteiner Gebirge, Glatzer Schneegebirge, Habelschwerdter Heuscheuer- und Mensegebirge); getrennt von diesen Gebirgsmassen liegt der Zobten bei Breslau und die Landskrone bei Görlitz.

Hiernach gehören die Provinzen Ost- und Westpreussen, Posen, Pommern, Brandenburg und Schleswig-Holstein ganz dem Tieflande, Schlesien, Sachsen, Hannover, Westfalen und Rheinprovinz theils

dem Tieflande, theils dem Gebirgslande an, während die Provinz Hessen-Nassau durchweg gebirgig ist.

Hinsichtlich der Bodenbenutzung entfällt ungefähr die Hälfte der Gesammtfläche des Staats auf Garten- und Ackerland, $^1/_4$ auf Wiesen und Weiden und $^1/_4$ auf Waldungen. Alles in Allem bildet die Landwirthschaft die Hauptnahrungsquelle, besonders in den östlichen Provinzen. Von der Viehzucht steht die Pferdezucht in den Provinzen Preussen und Schleswig-Holstein und die Zucht veredelter Schafe in Schlesien, Schleswig-Holstein und Sachsen obenan. Auch der Bergbau ist hoch entwickelt. Die erste Stelle nimmt hierbei die Steinkohle ein; dieselbe tritt in fünf grossen Revieren auf, in dem Ruhr-Kohlenrevier, dem grössten, in dem Saargebiet und bei Aachen, in dem oberschlesischen und in dem Waldenburger Revier in Mittelschlesien. Kleinere Steinkohlenlager finden sich noch bei Ibbenbüren in Westfalen, bei Osnabrück in Hannover und bei Wettin in der Provinz Sachsen. Ausserdem kommt die Steinkohle noch in Wälderformation im Sintel- und Deistergebirge vor. Braunkohle wird in zahlreichen zerstreuten Lagern, hauptsächlich in der Provinz Sachsen und demnächst in Brandenburg gewonnen. Ferner liefert der Bergbau Erze in der Rheinprovinz, Westfalen, Hessen-Nassau und Schlesien, Steinsalz bei Stassfurt und Erfurt in der Provinz Sachsen, sowie bei Inowrazlaw in der Provinz Posen, Gold und Silber im Oberharz. An der Ostseeküste, vorzugsweise bei Palmnicken in Ostpreussen, wird Bernstein gewonnen.

Die Industrie ist in den Provinzen Ost- und Westpreussen, Pommern, Posen und Schleswig-Holstein vorläufig noch unbedeutend, in den anderen Provinzen aber um so höher entwickelt, so dass im Ganzen Preussen zu den industriellsten Ländern zählt. Sitze der Eisenindustrie sind besonders die Rheinprovinz, Westfalen und Schlesien, der Maschinenindustrie Berlin, Rheinprovinz, Sachsen und Schlesien, der Textilindustrie Rheinprovinz, Schlesien, Brandenburg, Westfalen und Sachsen, der Papier- und Lederfabrikation Berlin, Rheinprovinz, Westfalen und Hessen-Nassau. Die Zuckerfabrikation ist hauptsächlich in der Provinz Sachsen vertreten, doch wenden sich in neuerer Zeit auch die Provinzen Hannover, Schlesien und Posen diesem Gewerbszweige zu.

Das getrennt liegende Hohenzollern wird im Süden von der Donau und im Norden vom Neckar durchflossen; orographisch gehört es zum schwäbischen Jura. Von Wichtigkeit ist hier die Gewinnung von Steinsalz bei dem Dorfe Stetten, sowie industriell Baumwollenspinnerei.

Die bedeutendsten Handelsplätze Preussens sind: Berlin, Breslau, Königsberg i. Pr., Danzig, Stettin, Frankfurt a. O., Frankfurt a. M., Köln, Elberfeld, Barmen, Crefeld, Hannover und Altona.

Haupt- und Residenzstadt von Preussen und gleichzeitig Reichshauptstadt ist Berlin.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Die Vorgeschichte des Eisenbahnwesens reicht in Preussen in die Zeit zurück, in welcher man die Eisenbahnen nur erst zur Beförderung von Frachten geeignet erachtete, sei es mit Pferde-, sei es mit Dampfkraft, indem auch die Stephensonsche Locomotive zunächst nur derartige Eigenschaften entwickelte, dass sie wohl zur Beförderung von Massentransporten tauglich war, ihr aber bezüglich der Geschwindigkeit eine erhöhte Bedeutung nicht beigelegt werden konnte. Man dachte sich deshalb die Hauptbestimmung der Eisenbahnen in der Vermittelung des Gütermassenverkehrs, und dem entsprechend entstanden die ersten Eisenbahnprojecte hauptsächlich dort, wo es sich um solchen handelte. In Preussen war dies vor Allem der rheinische Industriebezirk einerseits und das Ruhrkohlenrevier andererseits, jener wegen des Bezugs, dieses wegen der Verfrachtung der Kohlen. Die erste, wenigstens der Jetztzeit aufbewahrte Anregung zur Anlegung von Eisenbahnen ging von den Städten Elberfeld und Barmen aus, welche bei der damals erst geringer entwickelten und auf einzelne Bezirke beschränkten Industrie für letztere relativ eine noch höhere Bedeutung hatten als heute, und es bildete sich schon 1826, nachdem man zu den ersten Versuchen in dem Museumsgarten zu Elberfeld eine kleine Probebahn gebaut hatte, eine Gesellschaft, welche die Herstellung einer Bahn aus dem Ruhrkohlenbezirk in das Wupperthal, resp. nach Elberfeld-Barmen übernehmen wollte. Ihre diesbezüglichen Anträge an die Behörden wurden jedoch zurückgewiesen, da die von ihr beanspruchten Privilegien sich nicht mit den Principien der mit Edict von 1810 gewährleisteten allgemeinen Gewerbefreiheit vertrügen, wie sich auch verschiedene Grubenbesitzer des Ruhrreviers wegen der ihnen durch Anlage einer Bahn zu Gunsten Einzelner erwachsenden Schädigung mit Gegenvorstellungen an das Ministerium gewandt hatten. Kam somit das Project auch nicht zur Ausführung, so wandte doch die Regierung von jetzt ab der Anlage von Eisenbahnen fortgesetzt ihre Aufmerksamkeit zu und liess 1830 umfassende Terrainstudien zwischen Ruhr und Wupper vornehmen. Als Resultat derselben wurde eine Linie von der Ruhr bei der

heutigen Station Blankenstein südlich bis an die Wupper bei Elberfeld als am besten ausführbar befunden, doch gelangte auch diese nicht zur Verwirklichung. Ungefähr gleichzeitig liess die Regierung auf Grund diesbezüglicher Vorschläge königlicher Beamten auch noch Terrainstudien in der Provinz Westfalen vornehmen. Diese Projecte bezweckten die Verbindung der Weser mit dem Rhein. Das kleinere erstreckte sich auf die Anlage einer Bahn von Rehme an der Weser (bei Minden) nach Lippstadt an der gleichfalls schiffbaren Lippe (Nebenfluss des Rheins), das andere wollte die Weser mit dem Rhein in einer Linie Rehme-Ruhrort über Lippstadt oder Hamm direct verbunden und die Bahn stromauf weiter bis Köln geführt wissen. Ein drittes behandelte bei gleicher Grundidee — Verbindung von Weser und Rhein — und gleichen Endpunkten Rehme und Köln die Linie Rehme-Bielefeld-Hamm-Witten-Hagen-Elberfeld-Köln. Diese beiden letzteren bezweckten also auch eine Erschliessung des Ruhrkohlenreviers. Die Regierung liess für die erstgenannte Linie Rehme-Lippstadt allgemeine Vorarbeiten anfertigen, und hierauf wurde seitens der Interessenten die Genehmigung zur Bildung einer Actiengesellschaft unter landständischer Vermittelung und eine staatsseitige Beihülfe in Form eines unverzinslichen Vorschusses auf die Hälfte des erforderlichen Anlagecapitals erbeten. Die Bildung der Actiengesellschaft wurde genehmigt, sowie auch eine staatsseitige Unterstützung durch Uebernahme von Actien zugesagt. Das nun zur Verwirklichung des Projectes zusammengetretene Comité wollte jedoch gleich zu hoch hinaus; anstatt sich mit Rehme-Lippstadt zu begnügen, verfolgte es das Project Rehme-Elberfeld-Köln. Gewann es auch auf diese Weise in erhöhtem Masse die Interessen der Kohlengrubenbesitzer und der grossen Industrieplätze, und wurde es auch regierungsseitig dadurch wesentlich unterstützt, dass die Bestimmungen über Enteignung von Grund und Boden zum Gemeinwohl auch auf die Eisenbahnen ausgedehnt wurden, so schreckte schliesslich das Privatcapital vor der Höhe der erforderlichen Summen zurück, um so mehr, als damals Allem, was Actienunternehmen war, mit Misstrauen begegnet wurde. Der Staat aber konnte, trotz seines Interesses für das Zustandekommen der Bahn, bei seinen immerhin nur beschränkten Mitteln auf eigene Kosten allein sie nicht ausführen, zumal bei dem Mangel jeder Erfahrung die Anlage einer so grossen Bahn vorerst immerhin ein Risico war. Somit scheiterte dieses Project an seiner Grösse. Das unvergleichlich reichere England hatte sich als erster Bahn mit einer Strecke von nur 40 km (Stockton-Darlington) versucht, hier strebte man nach einer solchen von 200 km Länge! Noch sei erwähnt, dass die

Bahn für Locomotivbetrieb gebaut, zunächst aber nur Pferdebetrieb hatte eingerichtet werden sollen.

Nachdem dieses grosse Project gefallen, begnügte man sich wieder mit der Aufstellung kleinerer, und es waren diesmal — man schrieb inzwischen 1833 — die Handelskammern von Elberfeld und Düsseldorf, welche eine Eisenbahnverbindung zwischen diesen beiden Städten erstrebten. Dieses Project gelangte denn auch schliesslich zur Verwirklichung. Bevor zu demselben die definitive Concession ertheilt wurde, vergingen indess noch 4 Jahre; die Verzögerung hatte ihren Grund in den eingehenden Voruntersuchungen, die seitens der Privatinteressenten selbst als erforderlich erachtet, resp. von der Staatsregierung verlangt wurden, sowie durch die langwierigen Verhandlungen mit dieser, welche ein häufiges Hin und Her erforderten, was bei dem tiefen Eingriff der neuen Aera in alle Verhältnisse des Staats- und Volkslebens nicht allein erklärlich, sondern auch natürlich ist, um so mehr, als die Regierung danach trachtete, die Verhältnisse der Eisenbahnen nicht einzeln von Fall zu Fall, sondern von vornherein allgemein zu regeln. Als erster staatsseitiger Erlass hierüber erscheinen die bereits 1836 aufgestellten „Grundbedingungen der Erlaubniss zu öffentlichen Eisenbahnen durch Privatunternehmungen“, welche im Wesentlichen dieselben Vorschriften wie das spätere preussische Eisenbahngesetz von 1838 enthielten. Andererseits wurde die Ausführung des Projectes auch noch dadurch verzögert, dass sich wieder ein grösseres Project, und zwar abermals zur Verbindung der Weser mit dem Rhein von Minden über Elberfeld nach Düsseldorf breit machte. Zum Glück für das Separatproject Elberfeld-Düsseldorf wurde dann aber für das Rhein-Weser-Project die Linie Minden-Duisburg-Düsseldorf-Deutz in Aussicht genommen, so dass es nicht mehr störend in den Weg trat.

Inzwischen hatte sich auch im Mittelpunkt der Monarchie ein Comité zwecks Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Berlin nach Potsdam gebildet, und es concurrirten diese beiden Projecte — das Düsseldorf-Elberfelder und das Berlin-Potsdamer — betreffs der Zeit ihrer Verwirklichung miteinander. Beide erhielten unterm 23. Sept. 1837 die definitive Allerhöchste Concession; bei dem unvergleichlich leichteren Bau zwischen Berlin und Potsdam konnte hier aber die erste Theilstrecke Berlin-Zehlendorf am 22. September 1838 und die ganze Bahn bereits am 29. Oktober desselben Jahres eröffnet werden, während bei Düsseldorf-Elberfeld die erste Theilstrecke Düsseldorf-Erkrath erst am 20. Dezember 1838 fertiggestellt wurde. Somit ist die Berlin-Potsdamer Bahn, wie ja be-

kannt, die erste Locomotivbahn Preussens geworden. Allerdings waren schon vor dieser in den Kohlenrevieren der Ruhr und Saar verschiedene Schienenwege entstanden. Dieselben werden meist der englischen Erfindung des eisernen Schienenweges zugeschrieben, doch dürften sie schon aus früherer Zeit stammen und mehr der Gattung der ehemaligen Hundeläufe deutschen Ursprungs aus dem 14. Jahrhundert als den heutigen Eisenbahnen zuzurechnen sein. Es waren nur Holzbahnen mit eisernen Plattschienen, hatten keine einheitliche Spurweite und wurden unter Verwendung kleiner Wagen mit Pferden oder durch Menschenkraft betrieben. Sie dienten ausschliesslich den bergbaulichen Zwecken, besonders der Abfuhr der Steinkohlen aus den Kohlenlagern. Auch war die räumliche Ausdehnung der einzelnen Linien nur eine ganz geringe, keine einzige derselben erreichte die Länge von einer Meile.

Die Geschichte des Eisenbahnwesens in Preussen markirt sich in fünf Perioden:

die erste bis einschliesslich 1842 nur Privatbahnbau,

die zweite von 1843 bis einschliesslich 1847 Privatbahnbau mit Staatssubvention durch Betheiligung am Anlagecapital oder Uebernahme von Zinsgarantien,

die dritte von 1848 bis einschliesslich 1862 Begründung des Staatsbahnsystems,

die vierte von 1863 bis einschliesslich 1877 das Zeitalter Strousbergs mit anderweiter Gestaltung des Actienwesens (Stamm-Prioritäts-Actien),

die fünfte von 1878 bis zur Gegenwart (1889) das Zeitalter des Ressortministers von Maybach mit seinen grossen Eisenbahnverstaatlichungen und der Einführung des Secundärbahnsystems.

Bei der Grösse des Landes einerseits, in Folge welcher im Lauf der Zeit naturgemäss zahlreiche Eisenbahnunternehmungen entstehen mussten, und den finanziellen Verhältnissen des Staats andererseits, welche solche Summen, wie sie zur Erbauung von Eisenbahnen in grösserem Umfange erforderlich sind, aus den laufenden Einnahmen nicht erübrigen liessen, der Aufnahme von Staatsanleihen aber gesetzliche Bestimmungen entgegen standen, war für die Regierung zunächst die Annahme des absoluten Staatsbahnprincips unmöglich. Inhaltlich der Allerhöchsten Verordnung vom 17. Januar 1820 hatte nämlich Se. Majestät König Friedrich Wilhelm III. in landesväterlicher Sorge für seine Staaten den bereits vorhandenen Staatsschuldenetat im Betrage von 180091720 Thalern als für immer geschlossen erklärt und sich verbürgt, neue

Staatsdarlehen nur mit Zuziehung und unter Mitgarantie der künftigen reichsständischen (preussischen) Versammlung aufzunehmen; eine solche bestand, wie bekannt, damals jedoch noch nicht, die Volksvertretung beschränkte sich vielmehr nur auf die mit Gesetz vom 15. Juni 1823 geschaffenen Provinzialstände zur Berathung der die einzelnen Provinzen betreffenden Angelegenheiten. Die Ausführung einer einzelnen Linie seitens des Staats hätte der weiteren Entwickelung des Eisenbahnwesens in Preussen aber eher geschadet als genutzt. Die Regierung überliess deshalb den Eisenbahnbau Anfangs gänzlich der Privatindustrie, musste jedoch deshalb um so mehr von vornherein auf die gesetzliche Regelung des gegenseitigen Verhältnisses zwischen dem Staat und den Privatbahnen bedacht sein. Daher ging sie, wie bereits erwähnt, schon bei der festeren Gestaltung der allerersten Eisenbahnprojecte an die Aufstellung von „Grundbedingungen der Erlaubniss zu öffentlichen Eisenbahnen durch Privatunternehmungen“, welche dann zu dem unterm 3. November 1838 erlassenen allgemeinen „Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen“ erweitert wurden. Dasselbe enthält die Bestimmungen über die Concessionirung von Eisenbahnen und etwaige Concessionsentziehung, über die Ausgabe von Actien und Aufnahme von Darlehen, über die Pflichten der Actionäre, verleiht den Eisenbahngesellschaften das Corporations- und das Expropriationsrecht, letzteres nach den Bestimmungen des „Allgemeinen Landrechts für die preussischen Staaten vom 1. Juni 1794“, regelt das Aufsichtsrecht des Staats bezüglich Baues, Ausrüstung und Tarifwesens, regelt das Mitbenutzungsrecht der Bahnen seitens anderer Transportunternehmer, die Frage von Concurrenzbahnen, die Pflichten der Eisenbahnen gegenüber der Postverwaltung, legt den Gesellschaften die Ersatzpflicht für allen verursachten Schaden an Personen und Gütern auf, entzieht denselben das Anspruchsrecht aus Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, seien sie seitens des Feindes oder im Interesse der Landesvertheidigung erfolgt, bestimmt die Bildung besonderer Reservefonds, bestimmt für die Handhabung der Bahnpolizei die Einführung besonderer Reglements, sowie ferner zur Ausübung des Aufsichtsrechts des Staats die Einsetzung ständiger königl. Eisenbahncommissare (Eisenbahncommissariate) und räumt dem Staat das Recht ein, das Eigenthum der einzelnen Bahnen mit allem Zubehör nach Ablauf von 30 Jahren, vom Zeitpunkt der Transporteröffnung an gerechnet, gegen Zahlung des 25fachen Betrages der Durchschnittsdividende der letzten 5 Jahre bei gleichzeitiger Uebernahme der Schulden der Gesellschaften käuflich zu erwerben, während die Concessionsdauer von vornherein

nicht beschränkt ist. Von der Entrichtung der Gewerbesteuer sprach es die Eisenbahngesellschaften frei, sah jedoch die spätere Einführung einer Eisenbahnsteuer auf Grund der jährlichen Reinerträge vor, welche als Ersatz für die der Staatskasse durch die Eisenbahnen entzogenen Einnahmen (Postregal), sowie zur Amortisation des in dem Unternehmen angelegten Capitals zu Gunsten des Staats dienen sollte. Diese Steuer gelangte mit Gesetz vom 30. Mai 1853 zur Einführung. Sie beträgt bei einem Reinertrage bis incl. 4% des Actiencapitals den 40. Theil des Reinertrages; bei einem Reinertrage bis incl. 5% von den ersten 4% wiederum den 40. Theil und von dem Mehrertrage den 20. Theil; bei einem Reinertrage bis incl. 6% von den ersten 4% den 40. Theil, von dem 5. Procent den 20. Theil und von dem Restüberschuss den 10. Theil; bei einem Reinertrage über 6%, nach oben unbegrenzt, bis einschliesslich 5% wie vorstehend, von dem 6. Procent den 10. Theil und von allem weiteren Ueberschuss den 5. Theil. Diese Steuererträge sollten inhaltlich des Gesetzes ausschliesslich zum Ankauf der Stammactien der bezüglichen Eisenbahnen für den Staat im Wege des freien Verkehrs verwendet, die angekauften Actien aber nie wieder in den Verkehr gebracht und die auf diese entfallenden Zinsen und Dividenden in gleicher Weise benutzt werden, so dass also hiermit ein allmählicher, wenn auch sehr langsamer Uebergang sämmtlicher Privatbahnen in das Eigenthum des Staats angebahnt wurde. Bald jedoch gab die Regierung dem Drängen des mit Verfassungsurkunde für den preussischen Staat vom 31. Januar 1850 errichteten Landtages nach und hob mit Gesetz vom 21. Mai 1859 diese Verwendungsart der Eisenbahnsteuer und der Dividenden für die bereits angekauften Actien wieder auf, wonach von da ab und noch jetzt diese Steuererträge und Dividenden in die allgemeine Staatskasse fliessen. Mit Gesetz vom 16. März 1867 wurde diese Eisenbahnsteuer ausdrücklich auch auf diejenigen innerhalb preussischen Gebiets gelegenen Eisenbahnlinien ausgedehnt, welche nicht in Besitz des preussischen Staats oder inländischer Eisenbahngesellschaften stehen, und weiter mit Verordnung vom 22. September 1867 die sämmtlichen vorerwähnten Eisenbahngesetze von 1838, 1853, 1859 und 1867 auch in den 1866 in Preussen neu einverleibten Landestheilen eingeführt, jedoch unbeschadet wohlerworbener Rechte und der in den verschiedenen Concessionen zugebilligten günstigeren Steuerbedingungen.

Das Eisenbahngesetz von 1838 nennt das Handelsministerium als die für die Eisenbahnen zuständige Staatsbehörde. Ein solches bestand aber bei Erlass des Gesetzes als selbstständiges Mini-

sterium nicht; die Verwaltung des Handels-, Fabrik- und Bauwesens war vielmehr mit Allerhöchster Cabinetsordre vom 4. April 1837 dem Finanzminister mit übertragen, in dessen Ministerium sie eine besondere Abtheilung bilden sollte, und somit unterstanden die Eisenbahnangelegenheiten bis zur Wiedereinsetzung eines besonderen Handelsministeriums in 1848 dem Finanzministerium.

Das Eisenbahngesetz von 1838 ist ein Stolz der preussischen Gesetzgebung. Verfasst und erlassen zu der Zeit, als das Eisenbahnwesen überall noch in Windeln lag, hat es nicht allein der ersten Gestaltung desselben genügt, sondern in seinen Grundzügen auch die weitere grossartige Entwickelung und mehrfache Umwälzung überdauert. Bezüglich des Betriebes und Verkehrs hatten sich die Autoren des Gesetzes die Sache allerdings anders gedacht, als sich dieselbe in Wirklichkeit bisher entwickelt hat. In den Paragraphen 27 bis incl. 31 ist nämlich von der Zulassung auch Anderer ausser dem eigentlichen Betriebsführer zum Transportbetrieb auf der Bahn gesprochen, man dachte also an die Wahrscheinlichkeit oder wenigstens an die Möglichkeit, dass die einzelnen Linien von verschiedenen Interessenten unter Verwendung stets eigener besonderer Betriebsmittel benutzt werden könnten. In Wirklichkeit ist, wie bekannt, dieser Fall in grösserem Umfange nicht eingetreten und lässt sich bei der bisherigen und gegenwärtigen Gestaltung des Eisenbahnbetriebes auch gar nicht denken. Der hier und da vorkommende Mitbetrieb auf einzelnen kurzen Theilstrecken seitens einer zweiten Bahnverwaltung dürfte zu dem, was den Gesetzgebern vorgeschwebt, nicht zu rechnen sein, ist auch nicht nach den angeführten Paragraphen, sondern in freien Verträgen geregelt worden.

Inzwischen sind im Lauf der Zeit von dem 1838er Gesetz ausser der schon vorstehend behandelten Eisenbahnsteuer durch das Grundsteuergesetz für die westlichen Provinzen vom 21. Januar 1839 und für die ganze Monarchie vom 24 Februar 1850, durch die Verfassungsurkunde für den preussischen Staat vom 31. Januar 1850, durch die Verfassung des Norddeutschen Bundes vom 26. Juli 1867, durch das Gesetz vom 3. Mai 1869 die Haftpflicht der Eisenbahnen betreffend, durch das Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde vom 3. Juni 1870, durch das für ganz Deutschland gültige Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871, durch das Gesetz über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874, durch das Reichspostgesetz vom 20. Dezember 1875 und durch das sogenannte Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883 noch verschiedene Bestimmungen theils ergänzt, theils aufgehoben.

theils verschärft, theils erweitert, theils neu geregelt worden. Ergänzt wurden die Bestimmungen über die Besteuerung der Eisenbahnen durch die die Grundsteuer betreffenden Gesetze von 1839 und 1850, inhaltlich welcher die Schienenwege der Eisenbahnen von dieser Steuer befreit blieben, sowie die Bestimmung über die Expropriationsbefugniss durch die preussische Verfassung von 1850, welche die Entziehung oder Beschränkung des Eigenthums aus Gründen des öffentlichen Wohles für alle Unternehmungen vorsieht; aufgehoben wurden durch die Verfassung des Norddeutschen Bundes von 1867 das Widerspruchsrecht der Eisenbahnunternehmer gegen die Anlegung von Parallel- oder Concurrenzbahnen und durch das Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde von 1870 die für die einzelnen Eisenbahnen erlassenen besonderen Bahnpolizeireglements; verschärft wurde durch das Gesetz von 1869 die Bestimmung über die Haftpflicht, indem durch dieses den Eisenbahnen verboten wurde, Reglements zu erlassen oder Verträge im voraus abzuschliessen, welche den Zweck hätten, die Haftpflicht zu ihren Gunsten zu beschränken oder ganz auszuschliessen; erweitert wurden durch die beiden erwähnten Reichsgesetze, das Haftpflichtgesetz von 1871 und das Reichspostgesetz von 1875, die Bestimmungen über die Haftpflicht und die Verpflichtung der Eisenbahnen gegenüber der Postverwaltung; neu geregelt wurde durch das Enteignungsgesetz von 1874 das gerichtliche Verfahren betreffs der Expropriation und durch das Zuständigkeitsgesetz von 1883 die Zutheilung der Eisenbahnangelegenheiten zu den Staatsbehörden, indem durch dieses die den Bezirksregierungen übertragenen Befugnisse dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zugetheilt wurden.

Noch sei eine durch das Gesetz von 1859 allerdings hinfällig gewordene Bestimmung des Eisenbahngesetzes von 1838 hier ganz besonders erwähnt, da sie erkennen lässt, wie sich die preussische Regierung die schliessliche Gestaltung des Eisenbahnwesens in volkswirthschaftlicher Beziehung dachte. Der § 40 dieses Gesetzes bestimmte nämlich, dass nach vollendeter Amortisation der Anlagecapitalien der einzelnen Eisenbahnunternehmungen aus den Erträgen der Eisenbahnsteuer denselben solche Einrichtungen gegeben werden sollten, dass der Ertrag des Bahngeldes die Kosten der Unterhaltung der Bahn und der Verwaltung nicht übersteige. — Des Weiteren bezog sich das Gesetz von 1838 dem Wortlaut nach nur auf die Eisenbahnen von Actiengesellschaften, jedoch hat es in der Praxis auf alle Locomotiveisenbahnen Anwendung gefunden,

nur betreffs der Concessionsertheilung an andere Unternehmer als Actiengesellschaften (Commanditgesellschaften, Privatpersonen und Städte) sind die anderweitig einschlägigen Bestimmungen zur Geltung gekommen. Als historische Notiz sei noch erwähnt, dass ursprünglich der Heimfall der Bahnen an den Staat nach 90 Jahren vorgesehen war, doch hat diese Bestimmung im Gesetz selbst schliesslich nicht Aufnahme gefunden.

Wenden wir uns nun den einzelnen Perioden zu, so sehen wir in der ersten, bis zum Jahre 1842 einschliesslich zu rechnenden nur vereinzelte Linien entstehen, meistens aus lokalen Interessen, sämmtlich aber ohne finanzielle Unterstützung seitens des Staats von Actiengesellschaften gebaut.

Es waren dies die

Berlin-Potsdamer Eisenbahn . . . . mit Concession von 1837
Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn . . „ „ „ 1837
Magdeburg-Leipziger Eisenbahn . . . „ „ „ 1837
Rheinische Eisenbahn (Köln-Aachen-Herbesthal)
mit Concession von 1837
Berlin-Anhaltische Eisenbahn . . . . . „ „ „ 1839
Bonn-Kölner Eisenbahn . . . . „ „ „ 1840
Berlin-Stettiner Eisenbahn . . . . . . „ „ „ 1840
Berlin-Frankfurt a. O. Eisenbahn . . „ „ „ 1841
Oberschlesische Eisenbahn . . . . . . „ „ „ 1841
Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn „ „ „ 1841
Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn . „ „ „ 1842.

Indessen legte sich bald der erste Eifer in der Betheiligung des Privatcapitals an den Eisenbahnunternehmungen, da die gar zu hoch gespannten Hoffnungen auf pecuniären Gewinn nicht überall erfüllt worden waren. Die Regierung hatte aber bereits die hohe Wichtigkeit der Eisenbahnen für das Gedeihen des Staats und des Volkswohlstandes erkannt; da sie nun aus den schon weiter oben angegebenen Gründen den Bau solcher auf Staatskosten noch nicht in die Hand nehmen konnte, so verwandte sie ihre für derartige Zwecke allenfalls disponiblen Mittel zur Förderung der Privatbahnunternehmungen durch Uebernahme von Actien und ermunterte das Privatcapital zu erneuter und höherer Betheiligung durch Zinsgarantien für die Privatactien, nachdem mit Allerhöchster Cabinetsordre von 1842 die Verwendung von jährlich bis 6000000 Mk. aus den laufenden Einnahmen für Eisenbahnzwecke genehmigt war. Dank dessen nahm der Eisenbahnbau ein schnelleres Tempo an, und bildeten sich in der zweiten, von 1843 bis incl. 1847 zu rechnenden Periode folgende neue Eisenbahngesellschaften:

die Niederschlesisch-Märkische (Breslau-Frankfurt a. O.) bei gleichzeitigem Erwerb von Berlin-Frankfurt a. O. mit Concession von 1843, unter Uebernahme von Actien und Zinsgarantie seitens des Staats

die Köln-Mindener mit Concession von 1843 bei gleicher staatsseitiger Betheiligung

die Bergisch-Märkische (Elberfeld-Dortmund) mit Concession von 1844 unter Betheiligung des Staats am Anlagecapital, jedoch ohne Zinsgarantie

die Thüringische (Halle-Erfurt-Gerstungen) mit Concession von 1844 gleichfalls unter Betheiligung des Staats am Anlagecapital, jedoch auch ohne Zinsgarantie

die Niederschlesische Zweigbahngesellschaft (Hansdorf-Glogau) mit Concession von 1844

die Wilhelmsbahngesellschaft (Cosel - Oderberg) mit Concession von 1844

die Prinz-Wilhelmsbahngesellschaft (Steele-Vohwinkel) mit Concession von 1845

die Potsdam-Magdeburger bei gleichzeitigem Erwerb von Berlin-Potsdam mit Concession von 1845

die Berlin-Hamburger mit Concession von 1845

die Stargard-Posener mit Concession von 1846 unter Uebernahme von Actien und Zinsgarantie seitens des Staats

die Neisse-Brieger mit Concession von 1846

die Münster-Hammer mit Concession von 1846

die Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn (Warburg-Lippstadt) mit Concession von 1846

die Aachen-Düsseldorfer mit Concession von 1846

die Aachen-Mastrichter mit Concession von 1846

die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher mit Concession von 1847

die Magdeburg-Wittenbergesche mit Concession von 1847.

Die ausserdem noch 1843 concessionirte Eifeler Eisenbahngesellschaft hatte sich vor Verwirklichung ihres Unternehmens wieder aufgelöst.

Ausserdem übernahm die Regierung bei Erweiterung des Unternehmens der bereits aus der ersten Periode stammenden Oberschlesischen Bahn einen Theil des neu concessionirten Actiencapitals nebst Zinsgarantie und ebenfalls eine solche für eine Anleihe der Rheinischen Eisenbahn. Im Ganzen belief sich die staatsseitige Capitalsbetheiligung in dieser Periode auf 17 631 900 Mk., während sich die übernommenen, durchweg $3\,^1/_2$ procentigen Zinsgarantien auf ein Capital von 76 748 100 Mk. erstreckten.

Eine gesetzgeberische Bestimmung über das Verhältniss zwischen dem Staat und den von ihm finanziell unterstützten Bahnen wurde nicht erlassen, solches vielmehr in den einzelnen Concessionen und Verträgen geregelt.

Da wir gleiche finanzielle Engagements des Staats bei Privatbahnen auch in den folgenden Perioden wiederfinden, so mögen der besseren Uebersicht und des Vergleichs halber die in den verschiedenen Zeiträumen dabei beobachteten Principien schon hier angegeben sein.

Bei den vorerwähnten, aus der zweiten Periode stammenden Capitalsbetheiligungen wurde der allmähliche Uebergang der betreffenden Bahnen in das Eigenthum des Staates angebahnt, indem die von demselben übernommenen Actien nicht in den öffentlichen Verkehr gebracht und die auf die Staatsactien entfallenden Zinsen und Dividenden zu Ankauf, resp. Amortisation der Privatactien Verwendung finden sollten; in der dritten Periode erfolgte keine staatsseitige Capitalsbetheiligung; an die aus der vierten Periode stammenden — hier ist die erst in der nächsten Periode eingetretene für die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn mit inbegriffen — knüpfte die Regierung keine besonderen Ansprüche, bei denjenigen aus der fünften Periode ist ein einheitliches Princip nicht beobachtet, vielmehr den verschiedenen besonderen Verhältnissen Rechnung getragen. Theils behielt sich der Staat das Recht vor, die betreffenden Bahnen jederzeit für Rechnung der Gesellschaft in Betrieb zu nehmen, theils die Bahnen bereits 10 Jahr nach Eröffnung des Betriebes käuflich zu erwerben, theils wurden beide Bedingungen an die Capitalsbetheiligung geknüpft; in einem Fall, bei der Kreis Oldenburger Bahn mit durchaus nur lokalem Interesse, erfolgte sie bedingungslos.

Bei den in der zweiten Periode übernommenen Zinsgarantien andererseits wurde als Ersatz für die etwaigen Zinszuschüsse und als Aequivalent für das übernommene Risico überhaupt der dritte Theil des Reinertrages über 5% Dividende als „Superdividende" für den Staat ausbedungen, eine directe Rückzahlung der geleisteten Zuschüsse aber nicht verlangt. Bei denjenigen der dritten Periode wurden diese Punkte in den einzelnen Fällen verschieden behandelt. Bezüglich der erweiterten Zinsgarantien der schon in der zweiten Periode mit solchen bedachten Bahnen trat eine Aenderung obiger Bedingungen nicht ein, doch waren hier diese neuen Zinsgarantien überhaupt nur bedingte, indem sie bloss aus den dem Staat zufliessenden Dividenden und Superdividenden des betreffenden Bahnunternehmens geleistet werden sollten. Bei den anderen, völlig neuen Zinsgarantien wurde zum Theil — und zwar bei denjenigen

aus den ersten Jahren dieses Zeitraums — eine directe Rückzahlung der Zuschüsse ebenfalls nicht verlangt, die Forderung von Superdividenden aber verschärft und zwar auf den vierten Theil des Reinüberschusses über $3^1/_2$ bis 5% und auf die Hälfte des Mehrbetrages über 5% oder auf den dritten Theil des ganzen Ueberschusses über $3^1/_2\%$ oder endlich auf die Hälfte eines solchen über 5% festgesetzt. Bei den späteren seit 1859, also im letzten Theil der dritten, sowie in der vierten Periode zugebilligten neuen Zinsgarantien wurde stets Rückzahlung der geleisteten Zinszuschüsse aus den etwaigen Reinerträgen späterer Jahre und zwar zuerst noch ohne Zinsberechnung, bei den seit 1875 übernommenen aber nebst 5% Zinsen ausbedungen. Ausserdem behielt sich der Staat bei Uebernahme der Zinsgarantien theils das Recht vor, falls fünf Jahre hintereinander Zuschüsse erforderlich gewesen seien, die betreffende Bahn so lange für Rechnung der Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb zu nehmen, bis in drei aufeinander folgenden Jahren kein Zuschuss mehr nöthig geworden, theils nahm er die Bahnen direct für Rechnung der Gesellschaften in Verwaltung und Betrieb, hier und da besorgte er auch in gleicher Weise bereits die Bauausführung, theils behielt er sich das Recht vor, die Bahnen schon früher, als im 1838er Gesetz vorgesehen, käuflich zu erwerben. — Der noch gegenwärtigen fünften Periode entstammen keine Zinsgarantien.

Wenden wir uns nun wieder den einzelnen Perioden zu, so markirt sich der Beginn der nächstfolgenden dritten Periode in 1848 durch den Anfang von Eisenbahnbauten auf Staatskosten. Hierbei folgte die Regierung in erster Linie einer inneren politischen Nothwendigkeit, indem es sich um die Beschäftigung erwerbsloser Arbeiter handelte. Es wurden ungefähr gleichzeitig, wiederum zum Theil mit Rücksicht auf die Arbeiterverhältnisse, 3 räumlich weit voneinander entfernte Linien in Angriff genommen, von denen allerdings auch die volkswirthschaftliche, politische und strategische Nothwendigkeit früher schon erkannt war, und zwar die Saarbrücker Bahn, die preussische Ostbahn und die westfälische Bahnstrecke Lippstadt-Hamm. Der Bau der erstgenannten wurde unterm 28. November 1847 angeordnet, und es bildet diese nur 32 km lange Linie den Grundstein zu dem heute grössten **Staatsbahnnetz der Erde.**

Begonnen wurden die Bauten mit disponiblen Geldern des Eisenbahnfonds. Der weitere Geldbedarf fand bei der inzwischen veränderten Organisation des Staatswesens, nach welcher die gesetzgebende Gewalt durch den König und die beiden Häuser des

Landtages der Monarchie ausgeübt wird, nun wie auch stets später Deckung durch Staatsanleihen, deren erste für Eisenbahnzwecke, und zwar für diese drei Linien im Jahre 1851 aufgenommen wurde. Gleichzeitig mit dem Beginn des Staatsbahnbaues wurde mittelst Allerhöchsten Erlasses vom 17. April 1848 ein Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten neu errichtet und diesem die gesammten Eisenbahnangelegenheiten zugetheilt. Unter diesem unterstanden die Privatbahnen besonderen Eisenbahncommissariaten, deren Zahl sich je nach Erfordern im Lauf der Zeit mehrfach geändert hat, und von denen jetzt 1889 nur noch eins mit Sitz in Berlin besteht. Demselben sind ausser den Privatbahnen auch die innerhalb Preussens gelegenen Theilstrecken ausserpreussischer Staatsbahnen zugewiesen. Als erster Handelsminister von Dauer wurde der Staatsminister von der Heydt berufen, und die gleichzeitig mit dessen Amtsantritt einsetzende dritte Periode kann, da sie auch in anderer Beziehung bis einschliesslich 1862 zu rechnen ist, in welchem Jahre der Rücktritt dieses Ministers erfolgte, als die der Amtsthätigkeit des Ministers von der Heydt bezeichnet werden. Derselbe hat sich um das Verkehrswesen grosse Verdienste erworben, hierbei besonders das Staatsbahnprincip vertreten, andererseits aber auch die Privatbahnen nachdrücklich unterstützt. So beschränkte sich die Regierung nicht nur auf den Bau neuer Linien auf Staatskosten, sondern erwarb auch bereits einige Privatbahnen käuflich und übernahm bei anderen theils auf Grund der Zinsgarantien, theils in freien Verträgen Verwaltung und Betrieb oder auch schon die Bauausführung neuer für Rechnung der Gesellschaften. Die finanzielle Unterstützung der Privatbahnunternehmungen erfolgte in dieser Periode nicht mehr durch Betheiligung seitens des Staats am Anlagecapital, sondern nur noch durch Uebernahme von Zinsgarantien, dies aber in um so umfangreicherer Weise.

Käuflich erwarb die Regierung 1849 die nothleidende Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn (Lippstadt-Paderborn-Warburg-Grenze gegen Kurhessen) gegen Baarzahlung des Kaufpreises, ferner 1852 die Niederschlesisch-Märkische Bahn (einschliesslich der früheren Berlin-Frankfurt a. O.-Bahn durch Zahlung einer festen Rente von 4 % an die St.-Actien, Amortisation derselben und Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner und 1855 die Münster-Hammer Eisenbahn unter gleichen Bedingungen. Die Niederschlesisch-Märkische Bahn hatte übrigens der Staat auf Grund der Zinsgarantie bereits 1850 für Rechnung der Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb genommen.

Für Rechnung der betreffenden Gesellschaften nahm der Staat ferner in Verwaltung und Betrieb 1850 die Bergisch-Märkische Bahn, 1851 die Stargard-Posener Bahn, 1854 die Prinz-Wilhelmsbahn (Steele-Vohwinkel), 1857 die Oberschlesische Bahn und die Wilhelmsbahn (Cosel-Oderberg). Ausser Verwaltung und Betrieb besorgte er bereits die Bauausführung resp. die Vollendung des Baues für Rechnung der betreffenden Gesellschaften bei der Aachen-Düsseldorfer, der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher, der Köln-Crefelder und der Rhein-Nahebahn, von denen die beiden letzteren erst aus dieser Periode stammen. Vielen dieser Bahnen gegenüber änderten sich in Folge Besitzwechsels diese Vertragsverhältnisse im Lauf der Zeit, und wir verweisen bezüglich dessen auf die speciellen Artikel über die einzelnen Eisenbahnunternehmungen in den folgenden Theilen des Buches.

Mit Zinsgarantien bedachte die Regierung in dieser Periode neu die Berlin-Stettiner, die Bergisch-Märkische, die Aachen-Düsseldorfer, die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher und die Rhein-Nahebahn-Gesellschaften und erweiterte die Zinsgarantien bei dem Köln-Mindener, dem Rheinischen und dem Oberschlesischen Eisenbahnunternehmen. Die aus dieser Periode stammenden Zinsgarantien erstreckten sich auf ein Capital von 314 250 000 Mk., abgesehen von der für die Münster-Hammer Stammactien beim Ankauf dieser Bahn bewilligten festen Rente.

An neuen Eisenbahngesellschaften bildeten sich in dieser Periode nur
die Köln-Crefelder mit Concession von 1853,
die Rhein-Nahebahn-Gesellschaft mit Concession von 1856 und
die Oppeln-Tarnowitzer ebenfalls mit Concession von 1856.

Ausserdem entstammt dieser Periode die erste schmalspurige Locomotivbahn Preussens und ganz Deutschlands für den öffentlichen Verkehr; es ist dies die Bröltbaler Eisenbahn Hennef-Ruppichteroth, welche 1860 einer Commanditgesellschaft seitens der königlichen Regierung zu Köln, zunächst jedoch nur für den öffentlichen Güterverkehr concessionirt wurde. Mit Allerhöchster Concession von 1869 ist dann die Commanditgesellschaft in eine Actiengesellschaft umgeändert, die Bahn bis Waldbröl verlängert, und später auch der Personenverkehr eingeführt worden.

In dieser dritten Periode erfolgten im Kreise der Privatbahngesellschaften einige Fusionen; so erwarb die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft 1857 Düsseldorf-Elberfeld und die Rheinische Eisenbahngesellschaft 1857 Bonn-Köln sowie 1860 Köln-Crefeld.

Die vierte Periode ist das Zeitalter des Eisenbahnkönigs Dr. Strousberg, welcher es verstand, das Privatcapital für das Actienwesen überhaupt, ganz besonders aber für die Eisenbahnunternehmungen geradezu zu begeistern. Durch Einführung bevorzugter Actien, Stammprioritätsactien oder Prioritätsstammactien genannt, gestaltete er das Actienwesen um und wusste gerade hierdurch, durch diese vermeintlich erheblich sicherere Capitalsanlage das Capital leicht flüssig zu machen. Durch Einführung der Generalentreprise brachte er ein neues Element in das Eisenbahnbauwesen, durch welches er den ersten Gründern die Schöpfung ihrer Unternehmungen allerdings erheblich bequemer gestaltete, auf Kosten jedoch der späteren Actieninhaber. Die Bahnen dieser Zeit wurden unvergleichlich theurer als die früheren. Bei der bei Weitem grösseren Nachfrage stieg naturgemäss alles Material im Preise, ebenso das Arbeitslohn, mehr noch aber als dies trat zu dem „Gründergewinn“ noch der Gewinn der Generalentreprise, zu welchem, möchte man sagen, sich grosse Eisenbahnbaugesellschaften bildeten. Alles wurde im grössten Stil betrieben. — Selbstredend wurden diese Bahnen durchweg nothleidende. Einzelne kämpften sich dann glücklich selbst durch, andere wurden durch Eingreifen der Regierung gehalten, noch andere von dieser als finanzielle und Bauruinen käuflich erworben, einige von alten fest fundirten Bahnen durch Garantien und Betriebsverträge gehalten oder im Concursverfahren gekauft, so dass die überhaupt schon geschaffenen Eisenbahnen ihre Gründer glücklich überdauert haben. Dagegen gingen verschiedene Eisenbahngesellschaften vor Durchführung ihrer Unternehmungen wieder ein, ebenso auch alle Eisenbahnbaugesellschaften. Dem genialen Schöpfer und Führer dieser Periode gebührt unstreitig das Verdienst, den Ausbau des Eisenbahnnetzes in schnellstem Tempo wesentlich gefördert zu haben, indess schuf die plötzliche Ueberproduction auch in Verwaltung und Betrieb der Eisenbahnen ungesunde Verhältnisse. Alte, sozusagen ehrwürdige Eisenbahnen mussten im Selbsterhaltungstrieb zu bislang ihnen durchaus unbekannten Tarifmassnahmen greifen, ihre Dienste sogar unter dem Selbstkostenpreise leisten. Die Bahnen waren ihres eigenen Lokalverkehrs nicht mehr sicher; die neuen andererseits mussten sich den ihrigen den in jeder Beziehung leistungsfähigeren alten Linien erst abringen. Ihrer frischen frohen Gründer- und Bauperiode folgte eine um so ernstere und schwerere Betriebszeit.

Auch die Regierung schaffte zu den bereits bestehenden Staatsbahnen neue wichtige Linien, besonders im Gebiet der Ostbahn und die Berlin-Wetzlarer Bahn, durch welch letztere eine

Verbindung der bisher voneinander getrennten östlichen und westlichen Staatsbahnlinien geschaffen wurde. Einen ganz bedeutenden Zuwachs erhielt das preussische Bahnnetz in dieser Periode noch durch die mit den Elbherzogthümern, sowie mit Hannover, Hessen, Cassel, Nassau, Hessen-Homburg und dem Gebiet der bislang freien Stadt Frankfurt a. M. an Preussen überkommenen Bahnen.

Aber auch der grosse finanzielle Krach von 1873 fällt in diese Periode. Unter dessen ersten Nachwehen entstand nur noch ein einziges neues Eisenbahnunternehmen; wir können diese Zeit jedoch keiner anderen Periode zu Lasten schreiben, sie muss derjenigen zugerechnet werden, die sie mit verschuldet hat. Selbstredend hatten unter ihr nicht allein die neuen Bahnen dieser Periode selbst, sondern auch die alten Bahnen mit zu leiden, und diese dritte Periode charakterisirt sich deshalb als die Zeit des höchsten äusseren Aufganges und des tiefsten inneren Niederganges der Bahnen.

Als Chefs des Eisenbahnwesens theilen sich in diese Zeit der Handelsminister Graf Itzenplitz von 1862 bis 1873, und der Handelsminister Dr. v. Achenbach von 1873 bis 1878; der erstere durfte sich des äusseren Glanzes erfreuen, der letztere hatte mit den traurigen Folgen dieses Blenderthums zu kämpfen.

Es entstammen dieser Zeit folgende neue Privatbahnunternehmungen:

die Tilsit-Insterburger Eisenbahn mit Concession von 1862, die erste Strousbergsche Bahn;
die Köln-Soester Eisenbahn mit Concession von 1863, doch löste sich die Gesellschaft noch vor Beginn des Baues wieder auf;
die Ostpreussische Südbahn mit Concession von 1863;
die Preussisch-Niederländische Verbindungsbahn (Viersen-Venlo) mit Concession von 1863
die Berlin-Görlitzer Eisenbahn „ „ „ 1864
die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn „ „ „ 1867
die Märkisch-Posener Eisenbahn (Frankfurt-Guben-Posen) „ „ „ 1867
die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn „ „ „ 1868
die Kottbus-Grossenhainer Eisenbahn „ „ „ 1868
die Crefeld-Kreis Kempener Industriebahn „ „ „ 1868
die Hannover-Altenbekener Eisenbahn „ „ „ 1868
die Linie Uelzen-Langwedel als bremensche Staatsbahn laut Staatsvertrag von 1870
die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn mit Concession von 1870

die Breslau-Warschauer Eisenbahn mit Concession von 1870
die Pommersche Centralbahn „ „ „ 1870
die Berliner Nordbahn „ „ „ 1870
die Oberlausitzer Eisenbahn „ „ „ 1871
die Münster-Enscheder Eisenbahn „ „ „ 1871
die Saal-Unstrutbahn (Grossheringen-Straussfurt) „ „ „ 1872
die Angermünde-Schwedter Eisenbahn „ „ „ 1872
die Aachener Industriebahn „ „ „ 1872
die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn „ „ „ 1872
die Berlin-Dresdener Eisenbahn „ „ „ 1872
die Posen-Kreuzburger Eisenbahn „ „ „ 1872
die Oels-Gnesener Eisenbahn „ „ „ 1872
die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn „ „ „ 1872
die Cronberger Eisenbahn „ „ „ 1872
die Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn mit Concession von 1872, der Stadt Schmalkalden gehörig;
die Unstrutbahn (Naumburg-Artern) mit Concession von 1872, doch löste sich die Gesellschaft vor Beginn des Baues wieder auf;
die Harburg-Stade-Cuxhavener Eisenbahn mit Concession von 1872, welche 1879 von einer neuen Gesellschaft übernommen und deren Firma hierbei in „Unterelbesche Eisenbahn“ abgeändert wurde;
die Lemförde-Bergheimer Eisenbahn, 1872 der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft concessionirt, welch letztere sich jedoch vor Verwirklichung dieses Unternehmens wieder auflöste;
die Erfurt-Hof-Egerer Eisenbahn mit Concession von 1873, doch löste sich die Gesellschaft vor Beginn des Baues wieder auf;
die Westholsteinische Eisenbahn (Neumünster-Heide-Tönning) mit Concession von 1875;

und nachträglich besonders zu nennen:

die Mechernicher Bergwerkseisenbahn (im Kreise Schleiden des Regierungsbezirks Aachen) mit Concession von 1865, jedoch nur in beschränktem Masse für den öffentlichen Verkehr bestimmt;
die Georgs-Marienhütten-Eisenbahn (bei Osnabrück) 1868 dem gleichnamigen Bergwerks- und Hüttenverein concessionirt, und
die Berliner Stadtbahn, 1874 ursprünglich als Actienunternehmen von bereits bestehenden Eisenbahngesellschaften und dem Staat gegründet, dann aber von letzterem allein als Staatsbahn durchgeführt.

Das Unternehmen der, der dritten Periode entstammenden Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahngesellschaft wurde mit Concession von 1865 auf die „Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn“ erweitert.

Mit den Elbherzogthümern fielen an Preussen:

die Altona-Kieler Bahn, die Schleswigschen Bahnen, die Rendsburg-Neumünstersche Bahn, die Glückstadt-Elmshorner Bahn, welche bei Ausdehnung ihres Unternehmens mit Concession von 1876 den Namen „Holsteinische Marschbahn“ annahm, die Schleswig-Klosterkruger Bahn und der räumlich grösste Theil der Lübeck-Büchener Bahn, sämmtlich Privatbahnen, und durch die Friedensschlüsse von 1866 an Privatbahnen die Kurfürst Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (Gerstungen - Cassel - Grenze gegen Warburg) die Taunusbahn (Frankfurt a. M. - Wiesbaden), die Homburger Bahn (Frankfurt a. M. - Homburg), die Frankfurt a. M.-Hanauer Bahn, die städtische Verbindungsbahn in Frankfurt a. M. und die Peine - Ilseder Bahn, sowie an Staatsbahnen: die hannöverschen, die nassauischen, die im Bau befindliche Bebra-Hanauer Bahn, sowie Theile der Main-Weser Bahn, der Main-Neckar-Bahn und der Frankfurt a. M.-Offenbacher Bahn, von welch letzterer der Staat 1868 auch den grossherzoglich hessischen Antheil käuflich erwarb, sowie er ausserdem in demselben Jahr den grossherzoglichen Antheil an der Main-Weserbahn in Verwaltung und Betrieb nahm.

Von Privatbahnen gingen in dieser Periode durch Kauf in den Besitz des Staates über:

die in Concurs gerathenen Pommersche Centralbahn und Berliner Nordbahn, sowie mit Rücksicht auf den Bau der Berlin-Wetzlarer Bahn die Zweigbahnen Halle-Cassel und Nordhausen-Nüxei der Magdeburg-Leipziger Bahn und endlich noch die Taunusbahn, ferner in Verwaltung und Betrieb für Rechnung der betreffenden Gesellschaften die Halle-Sorau-Gubener Bahn, die Berlin-Dresdener Bahn, die Münster-Enscheder Bahn und die hinterpommerschen Linien Stargard-Cöslin-Colberg-Danzig der Berlin-Stettiner Eisenbahn, die letzteren auf Grund der Zinsgarantie, und ausserdem noch vorübergehend die Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

Auch innerhalb der Privatbahngesellschaften erfolgten umfangreichere Fusionen; so erwarb die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft die Prinz-Wilhelmsbahn, die Aachen-Düsseldorfer, die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher, die Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn, welche inzwischen ihre Firma in „Hessische Nordbahn“ umgeändert hatte, und einen Theil der Preussisch-Niederländischen Verbindungsbahn; den anderen Theil dieser letzteren kaufte die Rheinische Eisenbahngesellschaft. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft erwarb die Magde-

burg-Wittenbergesche Bahn und die Stammstrecke der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn nebst der Zweigbahn Schönebeck-Lödderburg sowie ausserdem noch die ausserhalb Preussens gelegene Köthen-Bernburger Eisenbahn. Die Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft kaufte die in Concurs gerathene Saal-Unstrutbahn. Die Oberschlesische Eisenbahn endlich erwarb käuflich die Wilhelmsbahn, die Neisse-Brieger Bahn, die Niederschlesische Zweigbahn und nahm die Stargard-Posener Bahn für eigene Rechnung in Betrieb. Die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft nahm die Angermünde-Schwedter Eisenbahn in Betrieb, und die Frankfurt-Hanauer Bahn ging in den Besitz der im Grossherzogthum Hessen domizilirten Hessischen Ludwigsbahn über.

Die Betheiligung am Anlagecapital der Privatbahngesellschaften seitens des Staates beschränkte sich in dieser Periode nur auf ganz vereinzelte Fälle, in denen es sich um das Zustandekommen volkswirthschaftlich wichtiger Linien handelte, und zwar bei der Westholsteinischen Eisenbahn und der Holsteinischen Marschbahn, sowie ausserdem bei der Köln-Mindener Bahn auf Grund besonderer Verhältnisse bei deren Capitalsvermehrung. Sie belief sich in Summa auf 11 076 750 Mk. — Dagegen unterstützte die Regierung wieder mehrere Gesellschaften durch Uebernahme umfangreicher Zinsgarantien und zwar neu die Magdeburg-Leipziger, die Thüringische, die Münster-Enscheder, die Halle-Sorau-Gubener und die Berlin-Dresdener; ausserdem wurden die Zinsgarantien für die Rheinische, die Oberschlesische, die Berlin-Stettiner und die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft noch weiter ausgedehnt. Im Ganzen erstreckten sie sich auf 242 540 000 Mk.

Wir kommen nun zu der bis in die Gegenwart (1889) reichenden fünften Periode. Dieselbe beginnt in 1878 mit der Berufung des Ressortministers von Maybach, welcher unter Entfaltung höchster Energie zunächst das Staatsbahnprincip durch Ankauf fast sämmtlicher grösseren Privatbahnen zur Souveränität brachte und dann unter Anwendung der neu geschaffenen Gattung von Eisenbahnen, der Secundärbahnen, das Bahnnetz im Innern zu engen Maschen ausbaute, hierbei dem höheren Beruf der Staatseisenbahnverwaltung Rechnung tragend, nicht bloss auf die Rentabilität ihrer Linien bedacht zu sein, sondern vor Allem den volkswirthschaftlichen Nutzen derselben im Auge zu haben und deshalb besonders auch die ärmeren Landstriche der Segnungen der Schienenwege theilhaftig zu machen, welche bei dem bisher vorherrschenden Privatbahnprincip, bei welchem naturgemäss hauptsächlich die Rentabilitätsfrage massgebend war, jener noch ent-

behrten. Wo das der Staatsbahnverwaltung mögliche Tempo hinter den Wünschen der Lokalinteressenten zurückblieb, liess die Regierung jedoch auch die Privatindustrie gewähren und unterstützte diese nach wie vor erforderlichen Falls finanziell, jetzt aber ausschliesslich durch Betheiligung am Anlagecapital; die beiden in dieser Periode übernommenen Zinsgarantien wurden durch die Verstaatlichung anderer Bahnen speciell bedingt. Wie in der vierten Periode das Entstehen der vielen grossen Privatbahnunternehmungen die Bildung grosser Eisenbahnbaugesellschaften zur Folge hatte, so begünstigte jetzt in der fünften Periode das Entstehen der zahlreichen kleinen Privatbahnunternehmungen die Unternehmungslust einzelner Eisenbahnbauunternehmer, und es mag hiermit ja auch den Bahneigenthümern im Allgemeinen gedient sein, da ihre Repräsentanten den einschlägigen Verhältnissen meist gar zu fern stehen. Ausserdem hat diese Periode aber auch bezüglich des Betriebes das Pachtbahnwesen in der Hand von Eisenbahnbetriebsunternehmern gezeitigt, und dies gereicht nicht immer zum finanziellen Vortheil der Bahneigenthümer. Eine übertriebene Furcht vor den bei den beschränkten Verhältnissen solcher Lokalbahnen allerdings doppelt schweren Entwickelungsjahren lässt die Bahneigenthümer Betriebsverträge eingehen, die ihnen durch eine kleine Zinsgarantie über die Entwickelungsjahre wohl hinweghelfen, für die spätere Zeit aber sie zuweilen doch gar zu sehr schädigen.

Bei dem käuflichen Erwerb der Privatbahnen in dieser fünften Periode trat ein verschiedenes Verfahren ein; diejenigen, bei welchen den Statuten gegenüber auf die Prioritätsstammactien Dividenden rückständig waren, erwarb der Staat durch Umtausch der Actien gegen Staatspapiere sofort zu vollem Eigenthum oder nahm sie vorher auf kurze Zeit für Rechnung der Gesellschaften noch in Verwaltung und Betrieb; eine Nachzahlung der rückständigen Dividenden erfolgte in beiden Fällen nicht. Die alten Bahnen, welche überhaupt keine Prioritätsstammactien hatten, nahm der Staat zunächst gegen Zahlung einer festen Rente auf die Stammactien für seine eigene Rechnung in Verwaltung und Betrieb und erwarb sie erst nachträglich zu vollem Eigenthum durch Einlösung der Actien. Die beiden einzigen Bahnen mit Pr.-St.-Actien, bei welchen Dividenden nicht rückständig waren, die Cottbus-Grossenhainer und die Aachen-Jülicher, wurden nicht einheitlich behandelt; die erstere nahm der Staat zunächst gegen eine feste Rente in Verwaltung und Betrieb und erwarb sie erst später zu vollem Eigenthum, die Aachen-Jülicher dagegen ging durch sofortigen Umtausch der Actien sogleich gänzlich in den Besitz des Staates über.

Bezüglich der Neubauten wurde und wird im Allgemeinen das Princip beobachtet, dass bei den Secundärbahnen, bei welchen also die lokalen Interessen vorherrschend sind, der Bau überhaupt von der unentgeltlichen Hergabe des erforderlichen Terrains seitens der Interessenten, und in reicheren Gegenden ausserdem von Leistung eines baaren Zuschusses abhängig gemacht wird. Die erste dieser Bedingungen wird meistens auch bei den Privatbahnen untergeordneter Bedeutung gestellt.

Nachdem im Schoss der Regierung die Durchführung des Staatsbahnprincips beschlossen war, sowie mit Rücksicht auf die schon damals bedeutende und noch rapid wachsende Ausdehnung des Bahnnetzes wurde die bisherige Abtheilung für öffentliche Arbeiten von dem Handelsministerium abgetrennt und laut Gesetz vom 7. August 1878 ein eigenes Ministerium der öffentlichen Arbeiten geschaffen, dessen Chef der zunächst zum Handelsminister berufene Staatsminister von Maybach wurde.

Inzwischen waren bereits mit den meisten grossen Privatbahngesellschaften Verhandlungen wegen käuflicher Erwerbung seitens des Staats angeknüpft, und nach und nach wurden verstaatlicht:

laut Gesetz vom 20. Dezember 1879 die Berlin-Stettiner, die Köln-Mindener, die Magdeburg-Halberstädter und die Hannover-Altenbekener Eisenbahn,

laut Gesetz vom 14. Februar 1880 die Rheinische und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn,

laut Gesetz vom 25. Februar 1880 die Homburger Eisenbahn,

laut Gesetz vom 28. März 1882 die Bergisch-Märkische, die Thüringische, die Berlin-Görlitzer, die Cottbus-Grossenhainer, die Märkisch-Posener und die Rhein-Nahebahn,

laut Gesetz vom 13. Mai 1882 die Berlin-Anhaltische Eisenbahn,

laut Gesetz vom 24. Januar 1884 die Oberschlesische, die Breslau-Schweidnitz-Freiburger, die Rechte-Oder-Ufer-, die Altona-Kieler und die Posen-Kreuzburger Eisenbahn,

laut Gesetz vom 17. Mai 1884 die Berlin-Hamburger, die Oels-Gnesener und die Tilsit-Insterburger Eisenbahn,

laut Gesetz vom 23. Februar 1885 die Halle-Sorau-Gubener, die Münster-Enscheder, die Braunschweigische und die Schleswigschen Eisenbahnen,

laut Gesetz vom 28. März 1887 die Berlin-Dresdener, die Nordhausen-Erfurter, die Oberlausitzer, die Angermünde-Schwedter und die Aachener Industriebahn, welch letztere inzwischen ihre Firma in Aachen-Jülicher Eisenbahn umgeändert hatte.

Ausserdem kaufte die Regierung laut Gesetz vom 17. Mai 1884 die der freien Stadt Bremen gehörende Linie Uelzen-Langwedel und deren finanziellen Antheil an Wunstorf-Bremen-Bremerhaven, laut Gesetz vom 8. April 1889 die innerhalb Preussens gelegenen Theilstrecken der Niederländisch - Westfälischen Eisenbahngesellschaft von Bismarck i. W. und von Bocholt bis an die preussisch-niederländische Grenze gegen Winterswyck sowie noch folgende ausserhalb preussischen Gebiets gelegene Strecken und zwar laut Gesetz vom 7. März 1880 den grossherzoglich hessischen Antheil an der Main-Weserbahn, laut Gesetz vom 24. Januar 1884 den im Besitz des regierenden fürstlichen Hauses von Schaumburg-Lippe gewesenen Antheil an der Strecke Hannover-Minden und laut Gesetz vom 17. Mai 1884 die im Besitz der freien Stadt Hamburg stehende Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn. Endlich gingen noch laut Vertrag vom 26. November 1887 per 1. April 1889 die bisherigen herzoglich gothaischen Staatsbahnen Fröttstädt-Friedrichroda und Gotha-Ohrdruf kostenfrei in den Besitz des preussischen Staats über.

Die Ostpreussische Südbahn, die Marienburg-Mlawkaer und die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaften hatten s. Zt. die Kaufofferte des Staats abgelehnt. Andererseits verkaufte die preussische Regierung per 1. April 1888 die Theilstrecke Elsterwerda-Dresden der ehemaligen Berlin-Dresdener Privatbahn an das Königreich Sachsen.

An Privatbahnen erstanden neu in dieser Periode:

die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn mit Concession von 1878 unter Betheiligung des Staats am Anlagecapital;

die Wesselburen-Heider Eisenbahn mit Concession von 1878, im Jahre 1881 seitens der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft erworben;

die Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn mit Concession von 1879;

die Hoyaer Eisenbahn (Hoya-Eystrup) mit Concession von 1880;

die Altdamm-Colberger Eisenbahn mit Concession von 1880 unter Betheiligung des Staats am Anlagecapital;

die Kreis Oldenburger Eisenbahn (Neustadt in Holstein-Oldenburg i. H.) mit Concession von 1880 unter Betheiligung des Staats am Anlagecapital;

die Stargard-Küstriner Eisenbahn mit Concession von 1881 unter Betheiligung des Staats am Anlagecapital;

die Eisern-Siegener Eisenbahn mit Concession von 1881;

die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn mit Concession von 1881, Eigenthum der Stadt Perleberg;

die Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn mit Concession von 1881, Eigenthum der Stadt Osterwieck;

die Schleswig-Angeler Eisenbahn mit Concession von 1882
die Rhene-Diemelthalbahn „ „ „ 1882
die Warstein-Lippstadter Eisenbahn „ „ „ 1882
die Ilmebahn (Einbeck-Dassel) „ „ „ 1882
die Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn „ „ „ 1883
die Glasow-Berlinchener Eisenbahn „ „ „ 1883
die Prignitzer Eisenbahn (Perleberg-Wittstock) mit Concession von 1884 unter Betheiligung des Staats am Anlagecapital;
die Kreis-Eisenbahn Flensburg-Kappeln mit Concession von 1884
die Königsberg-Cranzer Eisenbahn „ „ „ 1884
die Kerkerbachbahn (Dehrn-Kerkerbach-Heckholzhausen) „ „ „ 1884
die Farge-Vegesacker Eisenbahn „ „ „ 1884
die Stendal-Tangermünder Eisenbahn „ „ „ 1885
die Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn „ „ „ 1885
die Dahme-Uckroer Eisenbahn „ „ „ 1885
die Kreis-Altenaer Schmalspurbahnen mit Concession von 1886 unter Betheiligung des Staats am Anlagecapital;
die Neuhaldensleber Eisenbahn (Neuhaldensleben-Eilsleben) mit Concession von 1886;
die Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn mit Concession von 1887
die Wermelskirchen-Burger Eisenbahn mit Concession von 1888, sämmtlich als Bahnen untergeordneter Bedeutung (Secundärbahnen) gebaut und betrieben, einzelne davon schmalspurig hergestellt.

Weiterhin entstanden noch auf Grund von Concessionen der Provinzialregierungen etc.

die Frankfurt a. O. - Gütereisenbahn mit Concession von 1881;
die Crefeld-Uerdinger Lokalbahn mit Concession von 1883 und
die Goldbeck-Iden-Giesenslager Anschlussbahn mit Concession von 1886, alle drei dem öffentlichen Verkehr, die erstere aber nur dem Gütertransport und die zweite vorläufig nur dem Personenverkehr dienend.

Ausser den vorstehend, bei den einzelnen Bahnen aufgeführten Capitalsbetheiligungen übernahm der Staat auch noch einen Theil der bei Ausdehnung des Unternehmens der Glückstadt-Elmshorner resp. Holsteinischen Marschbahn zur Schleswig-Holsteinischen Marschbahn ausgegebenen neuen Actien. Im Ganzen belief sich die staatsseitige Capitalsbetheiligung in dieser Periode auf 6 745 700 Mk.

Neue Zinsgarantien übernahm die Regierung in diesem Zeitraum ihrerseits nicht, sie trat aber beim Ankauf der Berlin-An-

haltischen und der Altona-Kieler Bahn in deren Garantieverbindlichkeiten gegenüber der Oberlausitzer resp. den Schleswigschen Bahnen ein; dieselben erstreckten sich auf ein Capital von 30 000 000 Mark, jedoch sind beide Bahnen, wie wir gesehen haben, inzwischen gleichfalls in den vollen Besitz des Staates übergegangen. Von Privatbahnen nahm in diesem Zeitraum der Staat die Ilmebahn, die Kreis Oldenburger, die Farge-Vegesacker und die in dem zum Grossherzogthum Oldenburg gehörenden Fürstenthum Birkenfeld gelegene, von der Rhein-Nahebahn abzweigende Birkenfelder Zweigbahn, sämmtlich für Rechnung der Eigenthümer, in Verwaltung und Betrieb.

In vereinzelten Fällen und zu verschiedenen Zeiten hat die Regierung auch directe baare Beihülfen an Privatbahnen gegeben, und zwar der Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn, der Thüringischen, der Bergisch-Märkischen, der Tilsit-Insterburger, der Ostpreussischen Südbahn-, und der Brölthalbahngesellschaft sowie der Stadt Schmalkalden.

Fassen wir zum Schluss das Verhältniss des Staats zu den noch bestehenden Privatbahnen zusammen, so ergiebt sich Folgendes:

Die Stargard-Posener Bahn steht in Verwaltung und Betrieb des Staats für dessen eigene Rechnung. Derselbe war, wie schon weiter oben angegeben, bei dieser von Anfang an finanziell engagirt durch Betheiligung am Anlagecapital und Uebernahme einer $3^1/_2$ prozentigen Zinsgarantie für die Privatactien. Das jetzige Verhältniss besteht seit Verstaatlichung der Oberschlesischen Bahn, mit welcher die Stargard-Posener fusionirt war. Der Staat zahlt den St.-Actien eine feste Rente von $4^1/_2$ % und amortisirt die Privatactien derart, dass die Bahn ungefähr 1895 sein volles Eigenthum wird.

Bei der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn ist der Staat mit Actien betheiligt und berechtigt, entgegen dem Gesetz von 1838 die ganze Bahn bereits von 1897 ab unter Berechnung des Kaufpreises nach jenem, die 1888 concessionirte Zweigbahn von Wilster an den Nordostseecanal aber jederzeit, also auch noch früher, gegen Erstattung der wirklichen Anlagekosten käuflich zu erwerben.

Bei der Westholsteinischen und der Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn ist der Staat gleichfalls durch Betheiligung am Anlagecapital engagirt; weitere besondere Verhältnisse bestehen diesen Bahnen gegenüber jedoch nicht.

Die Altdamm-Colberger und die Stargard-Küstriner Bahn dagegen, bei denen er in gleicher Weise betheiligt ist, darf er jederzeit für Rechnung der Gesellschaften in Betrieb nehmen.

Die Kreis Oldenburger Bahn, von welcher der Staat schon selbst Actien übernommen und durch Erwerb der Altona-Kieler Bahn solche noch dazu erhalten hat, steht seit Verstaatlichung der letzteren für Rechnung der Eigenthümerin in Staatsbetrieb.

Bezüglich der Prignitzbahn und der Kreis Altenaer Schmalspurbahnen, an deren Actiencapital er ebenfalls betheiligt ist, hat er sich das Recht vorbehalten, die Bahnen schon nach 10 Jahren von Eröffnung ab, d. i. 1895 resp. 1898, unter Berechnung des Kaufpreises nach dem 1838er Gesetz für sich zu erwerben, und ausserdem die Prignitzbahn jederzeit für Rechnung der Gesellschaft in Betrieb zu nehmen.

Gewissermassen ist der Staat ferner noch bei der Ostpreussischen Südbahn finanziell engagirt, indem die derselben bewilligte Staatsbeihülfe bedingter Rückzahlung unterliegt.

Andererseits steht ohne pecuniäre Betheiligung seitens des Staats die Ilmebahn seit Uebergang der Braunschweigischen Eisenbahn an den preussischen Staat für Rechnung der Gesellschaft in dessen Betrieb.

Zu den anderen innerhalb Preussens gelegenen Privatbahnen besteht ein besonderes Vertragsverhältniss nicht, dagegen steht der preussische Staat zu zwei ausserhalb Preussens gelegenen Privatbahnen in besonderen Beziehungen. Es sind dies die Werrabahn und die Birkenfelder Zweigbahn. Von der ersteren sind ihm bei Verstaatlichung der Thüringischen Bahn für 3 000 000 Mk. St.-Actien zugefallen, und die letztere steht, wie bereits weiter oben gesagt, für Rechnung der Stadt Birkenfeld als Eigenthümerin in Betrieb der preussischen Staatsbahnverwaltung. In den seit 1879 ertheilten Concessionen ist übrigens zum grössten Theil auf Verlangen die jederzeitige Betriebsüberlassung an Anschlussbahnen gegen eine Rente von mindestens $4\frac{1}{2}$ % des Anlagecapitals und ausserdem die Berechtigung des Staats ausbedungen, bei einer gewissen Bruttoeinnahme während drei aufeinander folgender Jahre — meist 16 000 Mk. pro Kilometer — die Anlage des zweiten Gleises, sowie überhaupt jederzeit erforderlichen Falls den Ausbau der Secundärbahnen zu Vollbahnen fordern zu können.

In allerjüngster Zeit (Oktober 1889) ist die Regierung mit der Westholsteinischen, der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn und der Unterelbeschen Eisenbahngesellschaft sowie mit der Stadt Schmalkalden behufs käuflicher Ueberlassung ihrer Bahnen an den Staat in Verhandlung getreten. Das Ergebniss derselben können wir bei diesem Artikel nicht mehr abwarten, werden es aber im

4. Abschnitt unseres Buches in den einzelnen Artikeln über diese Bahnen selbst bringen.

Die bisher aufgeführten Privatbahnen sind alle solche, welche entweder ganz innerhalb Preussens oder wenigstens nur mit kurzen Theilstrecken ausserhalb Preussens liegen, und deren Gesellschaften ihren Sitz in Preussen haben. Es liegen aber noch Theilstrecken deutscher Privatbahnen innerhalb Preussens, deren Gesellschaften ihren Sitz in anderen deutschen Staaten haben, und zwar von der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn, von der Hessischen Ludwigseisenbahn, von den Vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen, von der Werrabahn, von der Braunschweigischen Landeseisenbahn, von der Eisenberg-Crossener Eisenbahn und von der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Ebenso liegen noch Theilstrecken anderer deutscher Staatsbahnen auf preussischem Gebiet und zwar von den sächsischen Staatsbahnen, den oldenburgischen Staatsbahnen, den oberhessischen Eisenbahnen des Grossherzogthums Hessen, und innerhalb Hohenzollerns von den badischen und den württembergischen Staatsbahnen. Auch die Linien einiger ausserdeutscher Privatbahnen reichen auf preussisches Gebiet herüber und zwar von der österreichischen Lokaleisenbahn, der Almelo-Salzbergener Eisenbahn und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn. Ausserdeutsche Staatsbahnen dagegen reichen nicht nach Preussen herein, vielmehr deckt sich bei diesen der Endpunkt durchweg mit der politischen Landesgrenze. Die Verhältnisse der auf preussischem Gebiet gelegenen Theilstrecken ausserpreussischer Bahnen sind durch besondere Staatsverträge und durch das weiter oben schon erwähnte Gesetz von 1867 über die Eisenbahnsteuer geregelt.

Auf die durch Vertrag vom 7. Dezember 1849 dem preussischen Staatsverbande einverleibten Fürstenthümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen wurden die früheren preussischen Eisenbahngesetze nicht ausgedehnt, für jene vielmehr unterm 1. Mai 1865 ein besonderes Gesetz über die Anlage von Eisenbahnen erlassen. Dasselbe bestimmt, dass zu solcher die landesherrliche Genehmigung erforderlich sei, sichert die Expropriationsbefugniss zu, bestimmt die Handhabung der Bahnpolizei durch den betreffenden Eisenbahnunternehmer nach dem vom Ressortminister darüber zu erlassenden Reglement und behandelt im Uebrigen noch die Verhältnisse des Grunderwerbs. Dies Gesetz erschien, nachdem unterm 3. März desselben Jahres mit den Regierungen des Königreichs Württemberg und des Grossherzogthums Baden Staatsverträge über die Erbauung bestimmter, Hohenzollern

durchschneidender Linien seitens der beiden genannten Staaten auf deren eigene alleinige Rechnung abgeschlossen worden waren. Es sind dies seitens Württembergs die Obere Neckarbahn Tuttlingen-Rottweil in der Theilstrecke Horb-Sulz, 1867 eröffnet, die Hohenzollernbahn in den Theilstrecken Tuttlingen-Hechingen 1869, Hechingen-Balingen 1874 und Balingen-Sigmaringen 1878 eröffnet, die Untere Donaubahn in der Theilstrecke Mengen-Sigmaringen 1873 und die Allgäubahn Althausen-Ostrach-Pfullendorf 1875 eröffnet. Von badischen Bahnen ist es die Linie Radolfzell-Schwackenreuthe-Krauchenwies-Mengen mit der Zweigbahn Schwackenreuthe-Pfullendorf und der ganz innerhalb Hohenzollerns gelegenen Zweigbahn Krauchenwies-Sigmaringen, sämmtlich 1873 dem Verkehr übergeben. Diese Theilstrecken sind also auf preussischem Gebiet liegende württembergische resp. badische Staatsbahnen, doch hat sich Preussen inhaltlich der genannten Verträge das Recht vorbehalten, dieselben nach Ablauf von 30 Jahren nach Eröffnung sämmtlicher in Rede stehenden Linien gegen Erstattung des Anlagecapitals einschliesslich der Bauzinsen, aber abzüglich des Minderwerthes durch Abnutzung, käuflich für sich zu erwerben. Bezüglich der württembergischen Linien würde dieser Zeitpunkt in das Jahr 1908 und bezüglich der badischen in das Jahr 1903 fallen. Nachträglich wird aus strategischen Rücksichten auf Veranlassung des Reichs und auf Grund besonderen Vertrages zwischen Preussen und Württemberg von 1887 noch die in ihrer Endstrecke auf hohenzollersches Gebiet entfallende Linie Tuttlingen-Inzigkofen bei Sigmaringen seitens Württembergs gebaut, doch ist dieselbe bis ult. März 1889 noch nicht dem Verkehr übergeben. Von diesen Linien entfallen auf den nördlichen Theil des Landes, das frühere Fürstenthum Hechingen, Horb-Sulz und Tübingen-Balingen, während alle anderen sich auf den südlichen Theil Sigmaringen concentriren.

Nachstehend geben wir noch eine Zusammenstellung über die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in den preussischen Landen am Schluss der einzelnen Perioden, aus welcher auch das jeweilige Grössenverhältniss zwischen Staats- und Privatbahnen ersichtlich ist.

Es waren vorhanden

Am Schluss des Jahres	Preussische Staatsbahnen	Preussische Privatbahnen und Theilstrecken ausserpreussischer Bahnen	Summa
1842	—	522 km	522 km
1847	—	2150 „	2150 „
1862	1567 km	4077 „	5644 „
1877	4685 „	12710 „	17395 „
1. April 1889	21610 „	2750 „	24360 „

Von den am 1. April 1889 vorhandenen Eisenbahnen mit genau 24 359,80 km entfallen auf die:

preussischen Staatsbahnen	21 610,21	km
Reichsbahnen	16,98	„
badischen Staatseisenbahnen	20,96	„
oberhessischen Eisenbahnen (grossherzoglich hessischen Staatsbahnen)	28,00	„
oldenburgischen Staatseisenbahnen	82,29	„
sächsischen Staatseisenbahnen	12,61	„
württembergischen Staatseisenbahnen	59,61	„
Aachen-Mastrichter Eisenbahn	7,22	„
Altdamm-Colberger Eisenbahn	122,27	„
Kreis Altenaer Schmalspurbahnen	34,59	„
Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	11,75	„
Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn	36,07	„
Braunschweigische Landeseisenbahn	15,90	„
Breslau-Warschauer Eisenbahn	55,34	„
Brölthalbahn	33,39	„
Crefelder Eisenbahn	60,22	„
Crefeld-Uerdinger Lokalbahn	17,00	„
Cronberger Eisenbahn	9,76	„
Dahme-Uckroer Eisenbahn	12,53	„
Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn	96,89	„
Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn	28,70	„
Eisenberg-Crossener Eisenbahn	0,28	„
Eisern-Siegener Eisenbahn	12,30	„
Farge-Vegesacker Eisenbahn	10,33	„
Kreis-Eisenbahn Flensburg-Kappeln	51.68	„
städtische Verbindungsbahn von Frankfurt a. M.	7,74	„
Frankfurt a. O.-Gütereisenbahn	4,06	„
Georgs-Marienhütter Eisenbahn	7,30	„
Glasow-Berlinchener Eisenbahn	18,01	„
Goldbeck-Giesenslager Anschlussbahn	12,70	„
Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn	31,16	„
Hessische Ludwigsbahn	140,58	„
Hoyaer Eisenbahn	6,91	„
Ilmebahn	13,26	„
Kerkerbachbahn	15,84	„
Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn	78,78	„
Königsberg-Cranzer Eisenbahn	28,30	„
Kreis Oldenburger Eisenbahn	23,12	„
Lübeck-Büchener Eisenbahn	86,50	„

Bahn	Länge	
Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn	149,32	km
Mechernicher Bergwerksbahnen	24,89	„
Neuhaldensleber Eisenbahn	31,71	„
Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn	5,18	„
Ostpreussische Südbahn	242,84	„
Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn	28,08	„
Peine-Ilseder Eisenbahn	7,95	„
Pfälzischen Eisenbahnen	8,58	„
Prignitzer Eisenbahn	44,93	„
Rhene-Diemelthalbahn	8,88	„
Schleswig-Angeler Eisenbahn	21,46	„
Schleswig-Holsteinische Marschbahn	237,80	„
Stargard-Küstriner Eisenbahn	98,35	„
Stargard-Posener Eisenbahn	172,31	„
Stendal-Tangermünder Eisenbahn	13,15	„
Unterelbesche Eisenbahn	96,76	„
Warstein-Lippstadter Eisenbahn	30,88	„
Wermelskirchen-Burger Eisenbahn (am 1. April 1889 noch nicht eröffnet)		
Wernshausen-Schmalkalder Eisenbahn	4,06	„
Werrabahn	8,00	„
Westholsteinische Eisenbahn	99,80	„
Wittenberge-Perleberger Eisenbahn	10,54	„
Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn	20,16	„
und auf ausserdeutsche Privatbahnen Theilstrecken der Almelo-Salzbergener Eisenbahn	22,05	„
Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn	40,33	„
Oesterreichische Lokaleisenbahn	6,54	„
sowie auf die dem öffentlichen Verkehr dienenden Anschlussstrecken von der Berliner Ringbahn nach dem Berliner Lagerhof (Actiengesellschaft) und dem städtischen Centralviehof, Eigenthum der Actiengesellschaft resp. der Stadt Berlin, vom preussischen Staat aber pachtweise betrieben	4,11	„
Summa	24 359,80	km

Fürstenthum Reuss ält. L. (Greiz).

Geographie. 316 qkm mit 58 000 Einwohnern. 35,35 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 11,17 km.

Das Fürstenthum besteht aus drei voneinander getrennt liegenden Theilen, aus dem grösseren östlichen mit der Hauptstadt Greiz, zwischen dem Königreich Sachsen und dem Neustadter Kreise des Grossherzogthums Sachsen-Weimar gelegen, aus dem kleineren mittleren mit der Stadt Zeulenroda innerhalb des Fürstenthums Reuss j. L. und aus dem langen schmalen westlichen Theil mit dem Hauptorte Burgk, zwischen Reuss j. L., dem Neustadter Kreis und der preussischen Enclave Ziegenrück gelegen. Alle drei liegen auf dem Thüringer Walde; der grössere Theil wird in der Richtung von Süden nach Norden von der weissen Elster durchflossen, der mittlere von der Weida berührt, während der westliche am oberen Lauf der Saale liegt.

Bei dem gebirgigen Charakter des Landes liefert der Ackerbau nicht den genügenden lokalen Bedarf, dagegen sind Viehzucht und die Gewinnung von Waldproducten bedeutend. Bergbau kommt im Gegensatz zum Fürstenthume Reuss j. L. hier nicht vor, die Industrie aber ist hoch entwickelt, und hierin steht die Haupt- und Residenzstadt Greiz obenan, deren Fabrikate in Woll-, Baumwollwaaren, Kammgarn und halbseidenen Stoffen sich eines Weltrufes erfreuen. Nebenan steht in industrieller Bedeutung mit wichtiger Strumpfwaarenfabrikation und ebenfalls Verfertigung von wollenen und halbwollenen Kleiderstoffen Zeulenroda. In dem westlichen Theile befindet sich bei dem schon oben genannten Orte Burgk ein Eisenwerk.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Trotz der, wie wir gesehen haben, industriellen Wichtigkeit der Stadt Greiz musste das Fürstenthum lange Zeit der erstrebten Eisenbahnverbindung entbehren. Das Königreich Sachsen, an dessen Staatsbahnnetz einzig und allein der Anschluss zu suchen war, fand sich zur Ausführung einer derartigen Bahn auf eigene Kosten nicht bereit, die fürstliche Regierung konnte ihr Budget nicht derartig belasten, wie es die Anlage einer Vollbahn mit sich bringt, die Zulässigkeit leichteren, billigeren Baues der Secundärbahnen war aber noch nicht aufgestellt, resp. anerkannt. Deshalb bemühten sich die fürstliche Regierung und mit ihr die Industriellen der Stadt Greiz um die Herstellung einer Eisenbahnverbindung durch eine Actiengesellschaft, und Dank der Bereitwilligkeit der ersteren, sich mit ansehnlichem Betrage an dem Anlagecapital einer solchen zu betheiligen, glückte es, das Unternehmen in dieser Weise durchzuführen. Die fürstliche Regierung übernahm

300000 Mk. St.-Actien mit bedingtem Dividendenverzicht, und es wurde die in Rede stehende Linie von Greiz östlich an die sächsische Staatsbahnlinie Leipzig-Hof unter dem Namen Greiz-Brunner Bahn 1865 dem Betriebe übergeben.

Die zweite Schienenverbindung erhielt der östliche Theil des Fürstenthums 1875 in der Sächsisch-Thüringischen Eisenbahn (Wolfsgefährt-Greiz-Weischlitz).

Der mittlere Theil und mit ihm die Stadt Zeulenroda wurde erst 1883 durch Eröffnung der königlich sächsischen Staatsbahnstrecke Mehltheuer-Weida (welche als Privatbahnunternehmen im Bau begonnen worden war) in das Schienennetz gezogen.

Der westliche Theil erfreut sich bis jetzt 1889 noch nicht einer Eisenbahnverbindung, eine solche ist ihm aber nunmehr auch gesichert in der seitens Preussens 1888 auf eigene Staatskosten zur Bauausführung beschlossenen Linie Triptis-Auma-Ziegenrück-Lobenstein-Blankenstein.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind der fürstlich reuss-planischen Regierung unterstellt.

Die innerhalb des Fürstenthums gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von 35,35 km, welche durch den inzwischen erfolgten Verkauf der Greiz-Brunner und der Sächsisch-Thüringischen Eisenbahn sämmtlich im Besitz und Betrieb des Königreichs Sachsen stehen.

Fürstenthum Reuss j. L. (Schleiz-Gera).

Geographie. 826 qkm mit 114000 Einwohnern. 56,96 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 6,90 km.

Das Fürstenthum besteht aus einem grösseren südlichen Theil mit der Stadt Schleiz, zwischen den Königreichen Sachsen und Bayern, der preussischen Enclave Ziegenrück und verschiedenen thüringischen Staaten, aus einem kleineren mittleren zwischen dem Greizer und Zeulenrodaer Bezirk des Fürstenthums Reuss ä. L. und aus dem wiederum grösseren nördlichen Theil mit der Haupt- und Residenzstadt Gera zwischen der preussischen Provinz Sachsen, den beiden Theilen des Herzogthums Altenburg und dem Neustadter Kreise des Grossherzogthums Sachsen-Weimar gelegen, sowie aus einigen unbedeutenden Exclaven.

Die beiden erstgenannten Theile bilden den oberländischen und der Geraer den unterländischen Bezirk.

Der erstere liegt gänzlich auf dem Thüringer Walde, der unterländische dagegen nur noch auf den nordöstlichen Ab-

dachungen desselben. Jener wird von der Saale in ihrem oberen Lauf, dieser von der weissen Elster durchflossen.

In dem oberländischen Bezirk finden sich zahlreiche Waldungen, welche für den Ackerbau weniger Raum lassen, dagegen ist hier die Viehzucht bedeutend; in dem flacheren unterländischen Bezirk ist der Ackerbau vorherrschend. Der Bergbau liefert Braunkohlen im Geraischen, Erze und Salz im oberländischen Bezirk.

Haupthandels- und Industrieplatz ist die Haupt- und Residenzstadt Gera mit Kammwollwaarenfabrikation (Tibet), Kamm- und Streichwollgarnspinnereien, Färbereien, Pechsiedereien, Gerbereien, Harmonika-, Tabak-, Wagen- und Maschinenfabriken. Im oberländischen Bezirk sind als Industrieorte von Bedeutung die frühere Residenz Schleiz und Lobenstein, bei welch letzterer Stadt sich auch Eisenhammerwerke befinden.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Betreffs der Entwickelung des Eisenbahnwesens müssen die beiden Bezirke völlig getrennt behandelt werden. Dem unterländischen Bezirk hat die wegen ihrer industriellen Bedeutung von den Eisenbahnunternehmern viel umworbene Stadt Gera ein umfangreiches Schienennetz verschafft, so 1859 die erste Eisenbahnverbindung nach Norden in der Zweigbahn Weissenfels-Gera der Thüringischen Eisenbahn; dieser folgte 1865 die Gössnitz-Geraer Eisenbahn, welche den Anschluss an das sächsische Bahnnetz herstellte, 1871 die Gera-Eichichter Bahn, ebenfalls ein Theil des thüringischen Gesammtunternehmens, und 1876 die Weimar-Geraer Bahn.

Der oberländische Bezirk, und zwar auch nur der oben erwähnte mittlere kleine Theil erhielt den ersten Schienenweg erst 1883 in der königlich sächsischen Staatsbahnstrecke Mehltheuer-Weida. Der südliche grösste Theil verdankt seine bisher einzige Eisenbahnverbindung der eigenen Regierung, indem diese, im Interesse ihrer Stadt Schleiz, auf Staatskosten von dort östlich bis an die königlich sächsische Grenze baute, während die Fortsetzung nach der Station Schönberg (der sächsischen Staatsbahnstrecke Leipzig-Hof) von der königlich sächsischen Regierung auf eigene Kosten ausgeführt wurde, welche auch den reussischen Theil seit Eröffnung 1887 pachtweise mit in Betrieb hat.

Eine weitere Eisenbahnverbindung ist diesem Theil und speciell auch der hier nächst Schleiz wichtigsten Stadt Lobenstein in der 1888 von Preussen zur Ausführung beschlossenen preussischen

Staatsbahnstrecke Triptis - Ziegenrück - Lobenstein - Blankenstein gesichert.

Von den oben genannten Privatbahnunternehmungen unterstützte die fürstliche Regierung in Gemeinschaft mit den anderen betheiligten Staaten die Gera - Eichichter und Weimar - Geraer Eisenbahn durch Zinsgarantien; dieselbe belief sich bei der ersteren auf $3^1/_2$ % für die St.-Actien Lit. C der Thüringischen Eisenbahn, und bei der letzteren auf $4^1/_2$ % für das St.-Actiencapital. Die Weimar - Geraer Zinsgarantie musste während ihrer ganzen zehnjährigen Dauer bis 1886 stets voll, und die Gera - Eichichter bis zum Uebergang der Thüringischen Bahn in den Besitz des preussischen Staates 1882 alljährlich ebenfalls mit hohen Beträgen in Anspruch genommen werden. Bei der Verstaatlichung des letztgenannten Unternehmens erhielt die fürstliche Regierung in Compensirung ihrer Verpflichtungen und Forderungen aus Zinsgarantie und Eisenbahnsteuer, unter Ablösung beider eine einmalige Abfindung von 190 000 Mk.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind im Fürstenthum dem fürstlich reussischen Ministerium unterstellt.

Die innerhalb des Fürstenthums gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von 56,96 km.

Hiervon entfallen auf:

die eigene Staatsbahnstrecke Schleiz - Grenze	8,88	km
die königlich sächsischen Staatsbahnen	16,18	„
die königlich preussischen Staatsbahnen	16,86	„
die Weimar - Geraer Eisenbahn	15,04	„
Summa	56,96	km

Königreich Sachsen.

Geographie. 14 993 qkm mit 3 254 000 Einwohnern. 2344,85 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 15,64 km.

Das Königreich besteht aus einem in sich abgerundeten Ganzen, von welchem nur vier kleine Exclaven unweit der Westgrenze getrennt liegen. Der politischen Eintheilung nach wird dasselbe im Nordosten, Norden und Nordwesten von den preussischen Provinzen Schlesien und Sachsen, im Westen vom Herzogthum Sachsen-Altenburg, von dem östlichen Theil des Grossherzogthums Sachsen-Weimar, von den beiden Fürstenthümern Reuss ältere und jüngere Linie und von dem Königreich Bayern, im Süden und Südosten aber von dem österreichischen Kronlande Böhmen begrenzt.

In hydrographischer Beziehung gehört Sachsen mit Ausnahme des äussersten Ostens dem Stromgebiet der Elbe an. Diese selbst durchfliesst das Land mit ihrem oberen Lauf in der Richtung von Südosten nach Nordwesten. Von deren Neben- und Zuflüssen gehören linksseitig die Mulde (Zwickauer und Freiberger Mulde), die Zschopau, die Flöha, die weisse Elster und die Pleisse und rechtsseitig die schwarze Elster und die Spree hierher. Die den äussersten Osten des Landes durchfliessende Lausitzer Neisse strömt der Oder zu.

In seinem südlichen Theil ist Sachsen durchweg gebirgig, westlich der Elbe erhebt sich das „Sächsische Erzgebirge“ und östlich derselben das „Lausitzer Gebirge“. Die zunächst des Stromes gelegenen Theile beider führen auch den Namen Elbsandsteingebirge oder „Sächsische Schweiz“. Nach Norden zu verflachen sich beide Gebirge, doch ist der Uebergang zu dem norddeutschen Tieflande ein sehr allmählicher, so dass nur die äussersten Grenzstriche gegen Preussen hin eben sind.

Das Königreich Sachsen gehört zu den gesegnetsten und industriereichsten Ländern von ganz Europa; Alles, was cultivirt, Alles, was betrieben wird, steht in hoher Blüthe. Innerhalb Deutschlands ist es in Rücksicht auf die Dichtigkeit und Regsamkeit seiner Bevölkerung, auf die Ergiebigkeit seiner Naturproducte und seiner Industrie und auf die engen Maschen seines Schienennetzes dem Bienenstocke desselben zu vergleichen.

In den flacheren Gegenden ist die Landwirthschaft gut entwickelt, mit ihr ist bedeutende Rindvieh- und Schafzucht verbunden; dass trotzdem Beides den eigenen Bedarf nicht deckt, erklärt sich aus der überaus starken Bevölkerung. Die gebirgigen Gegenden weisen ausgedehnte, vorzüglich cultivirte Forsten auf. Der Bergbau liefert Steinkohlen in dem Zwickauer und in dem Lugauer Becken sowie in dem Plauenschen Grunde bei Dresden, Braunkohlen bei Grimma, Oschatz, Bautzen und Zittau, sowie Blei-, Eisen- und Zinnerze; auch wird Silber und Wismuth gewonnen, und im Elbsandsteingebirge werden in grossen Massen Sandsteine gebrochen.

Die Industrie ist ganz ausnehmend entwickelt und äusserst vielseitig; sie erstreckt sich auf Spinnereien, Leinen- und Damastwebereien, auf Fabrikation von wollenen, baumwollenen und halbwollenen Waaren, auf Spitzenmanufactur, auf Papier-, Porzellan- und Uhrenfabrikation, sowie auf alle Zweige der Eisenbranche. Das ganze Land bildet gewissermassen einen grossen Industrieort; die Hauptplätze sind hierbei die Lausitz, das Erzgebirge sowie die Städte Chemnitz, Glauchau, Meerane und Crimmitschau.

Dies Alles zusammen genommen ergiebt naturgemäss einen überaus lebhaften Handel, dessen Mittelpunkt Leipzig mit seinen bekannten Messen und Wollmärkten ist. Die commerzielle Bedeutung dieses Platzes reicht aber, wie bekannt, weit über die Grenzen des Königreichs; es ist betreffs des deutschen Handels Berlin und Hamburg an die Seite zu stellen; bezüglich des Buchhandels sowie des Pelzwaarengeschäfts aber ist es noch jetzt der Hauptstapelplatz im Welthandel.

Die Haupt- und Residenzstadt des Königreichs ist Dresden.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Vor Beginn der Eisenbahnaera war Leipzig ganz unbestritten der Mittelpunkt des deutschen Binnenhandels. Aus allen Himmelsrichtungen liefen hier die grossen Handelsstrassen zusammen, und seine Messen vermittelten das Grossgeschäft für alle Handelszweige. Schon die Möglichkeit, dass die Eisenbahnen ein neues massgebendes Verkehrsmittel werden könnten, musste deshalb Leipzig veranlassen, nicht erst anderer Orten Versuche hierüber abzuwarten, sondern seinerseits auch darin die Führung zu übernehmen. Der Deutsch-Patriot Friedrich List, in kühnem Geistesfluge seiner Zeit vorauseilend, bezeichnete bereits 1832 Leipzig als den Ausgangs- und späteren Mittelpunkt eines deutschen Bahnnetzes*); sächsische Lokalpatrioten, wiederum durch List angespornt, lenkten zunächst ihre Bestrebungen auf eine Schienenverbindung Leipzigs mit Dresden als der Hauptstadt des Königreichs. Unterm 20. November 1833 legten sie eine an das Staatsministerium gerichtete Petition um Genehmigung zur Herstellung dieser Bahn durch eine Actiengesellschaft an der Leipziger Börse zur Sammlung von Unterschriften aus, und in wenigen Tagen wurden mehrere Hundert solcher erzielt. Die Staatsregierung wandte der Angelegenheit ungesäumt ihre Aufmerksamkeit und Unterstützung zu, und vergingen mit den vorbereitenden Schritten auch noch $1^1/_2$ Jahr, ehe am 6. Mai 1835 die Bahn in der beantragten Weise genehmigt wurde, so ward die Leipzig-Dresdener Eisenbahn mit Eröffnung der ersten Theilstrecke Leipzig-Althen am 24. April 1837 und der der ganzen Bahn am 7. April 1839 doch die erste grössere Locomotiveisenbahn Deutschlands, für welches sie überhaupt als das bahnbrechende Eisenbahnunternehmen unzweifelhaft anzusehen ist. Der königlichen Staatsregierung gebührt hierbei vor Allem der Ruhm, nicht

---

*) Siehe Lists Entwurf zu einem Eisenbahnnetz Deutschlands auf Seite 6.

nur die Ausführung dieses Unternehmens in jeder Hinsicht erleichtert und gefördert, sondern als die erste der deutschen Regierungen von den engeren Verhältnissen des eigenen Landes sich losgelöst und von vornherein auf durchgehende Schienenwege bedacht gewesen zu sein, hierzu den Nachbarstaaten gegenüber auch die Initiative ergriffen zu haben. Schon in der Concession für die Leipzig-Dresdener Eisenbahn sowie auch in dem unterm 3. Juli 1835 für dieselbe erlassenen Expropriationsgesetz war deren Verlängerung bis an die Landesgrenzen in Aussicht genommen, und bereits unterm 10. August 1837 wurde letzteres auf Linien von Leipzig über Altenburg und Plauen i. V. bis an die bayerische Grenze gegen Hof, von Dresden über Bautzen (damals noch Budissin genannt) durch die Lausitz nach der preussischen und nach der österreichischen Grenze, sowie von Riesa nördlich nach der preussischen Grenze bei Nieska (nicht etwa Niesky) ausgedehnt. Bei Genehmigung dieses Gesetzes durch die sächsische Ständeversammlung ermächtigte dieselbe die Regierung ohne Weiterungen zur finanziellen Unterstützung von Eisenbahnunternehmungen, sobald diese die Verbindung mit Eisenbahnen benachbarter Staaten herstellen würden. Wenn von anderen Seiten dies so aufgefasst und dargestellt worden ist, dass Sachsen hierdurch in eine passive Lage versetzt und auf Unterhandlungen mit dem Auslande angewiesen worden sei, so müssen wir dem gegenüber nochmals betonen, dass gerade in der frühzeitigen Loslösung von den rein lokalen Interessen der Ruhm der sächsischen Regierung liegt! Dieselben wurden hierdurch ja nicht bei Seite gesetzt, vielmehr gerade dadurch von vornherein den beabsichtigten vaterländischen Bahnen ein internationaler Charakter verliehen, für diese der grosse Durchgangsverkehr erzwungen und verhindert, dass bei Gestaltung des grossen Bahnnetzes Sachsen umgangen wurde. Sachsen und seine Bahnen haben die Segnungen dieser ersten Massnahmen bis in die jüngsten Jahre hinein verspürt; erst bei der fortgesetzten Verdichtung des Schienennetzes nach den grossen Eisenbahnverstaatlichungen seitens Preussens ist ein Theil der sächsischen Linien betreffs des Durchgangsverkehrs abgebaut worden.

In der Landtagssession 1839/40 nahmen jene Pläne für Gestaltung des Eisenbahnnetzes festere Formen an; die in dieser zwischen Regierung und Ständen getroffenen Vereinbarungen bilden das Programm für die erste Entwickelung des Eisenbahnwesens in Sachsen. Dieselben gingen dahin, dass die Verbindung Sachsens auf der einen Seite mit Bayern und auf der anderen Seite mit Schlesien und mit Böhmen durch Eisenbahnlinien zu bewerkstelligen

sei, welche sich an die Leipzig-Dresdener Eisenbahn anlehnen und so viel als möglich das Innere des Königreichs durchschneiden sollten, dass ferner das industriell hochwichtige Erzgebirge mit der Linie Leipzig-Hof in Schienenverbindung zu bringen sei, dass die Ausführung dieser Bahnen an Privatgesellschaften überlassen werden sollte, der Staat jedoch durch Betheiligung am Anlagecapital mit nur beschränktem Dividendengenuss diese Unternehmungen unterstützen, erforderlichen Falls aber die Bahnen auch ganz auf Staatskosten ausführen möchte. Es war dies ein klares zielbewusstes Programm zur Gestaltung eines sächsischen Eisenbahnnetzes zu einer Zeit, als man sich in den anderen deutschen Staaten mit der Projectirung einzelner Linien abquälte. Regierung und Stände waren sich klar, dass jenes Netz geschaffen werden müsse; zur Vermeidung einer zu hohen Belastung der Staatskasse sollte die Ausführung wenn möglich der Privatindustrie überlassen werden, der Staat aber diese Unternehmungen finanziell unterstützen, um sich dadurch mehr als nur eine obrigkeitliche Beeinflussung zu sichern, erforderlichen Falls jedoch auch alleinige staatsseitige Durchführung des als nothwendig Erachteten erfolgen. Nachdem inzwischen nach Preussen hinein eine wichtige Schienenverbindung seitens der Leipzig-Dresdener Eisenbahncompagnie und einer besonderen preussischen Gesellschaft in der Linie Leipzig-Magdeburg bereits 1840 hergestellt worden, bezüglich der Verbindung mit Bayern im Staatsvertrage vom 14. Januar 1841 der Bau der Linie Leipzig-Hof-Nürnberg, bezüglich der Verbindung mit Oesterreich an Stelle der 1837 ins Auge gefassten Linie durch die Lausitz unterm 9. August 1842 die Herstellung der Bahn Dresden-Prag-Wien bereits vereinbart und bezüglich der Verbindung östlich mit Preussen Verhandlungen angebahnt waren, wurde in der Landtagssession 1843 diese letztere auf die Linie Dresden-Bautzen-Löbau-Görlitz festgesetzt und ausserdem zur Verbindung des Landes mit dem Westen — Frankfurt a. M., Rheinland, Belgien und Frankreich — eine Bahn von Leipzig an die bereits projectirte „Thüringische Eisenbahn" (Halle-Gerstungen) sowie im Interesse der lokalen Verhältnisse bezüglich des Erzgebirges an Stelle der 1839/40 beabsichtigt gewesenen Schienenverbindung mit der sächsisch-bayerischen Linie Leipzig-Hof die Linie von Riesa nach der Fabrikstadt Chemnitz, welche gleichzeitig den Schlüssel des Erzgebirges bildet, und endlich bezüglich der industriereichen südlichen Oberlausitz eine Zweigbahn von Löbau nach Zittau beschlossen. Mit der Leipzig-Dresdener Eisenbahn und den vorstehend aufgeführten Linien, welche sämmtlich, allerdings erst nach und nach bis 1856,

verwirklicht worden sind, war der Rumpf für das sächsische Bahnnetz gegeben, aus welchem sich dann im Lauf der Zeit durch Einfügung minder wichtiger Linien das gegenwärtig eng gemaschte Schienennetz herausgebildet hat. Der Staat wollte und sollte hierbei, wie bereits angegeben, nur insoweit selbst als Eisenbahnunternehmer auftreten, als sich keine leistungsfähigen Privatunternehmer fänden; seine Mitwirkung aber bei den Privatbahnunternehmungen wurde fest geregelt, und zwar dahin, dass er bei den einzelnen Bahnen bis zum dritten Theil des erforderlichen Actiencapitals übernehmen, dass er den Gesellschaften die auf 4% festzusetzenden Bauzinsen abzüglich des Reinertrages aus etwa eröffneten Theilstrecken in der Art vorschiessen solle, dass diese Beträge dem staatsseitigen Anlagecapital noch extra zuzurechnen seien, dass er auf die ersten fünf Betriebsjahre der einzelnen Bahnen den Privatactien eine Dividende von 4% garantire, dass er bezüglich seiner Antheile auf Bauzinsen gänzlich verzichte und später an dem Reingewinn nur bedingungsweise theilnehme, und endlich, dass er sich bei den Concessionen das Recht ausbedinge, nach einem gewissen Zeitraum die Bahnen käuflich zu erwerben. Hierbei sei besonders erwähnt, dass weder Regierung noch Stände im Princip gegen staatsseitigen Bau und Betrieb waren, dass aber gerade aus dem Schoss der Regierung heraus im Interesse möglichst schnellster Verwirklichung der aufgestellten Projecte man sich für das Privatbahnsystem mit staatsseitiger Betheiligung entschied. So entstanden:

die Sächsisch - Bayerische Eisenbahn (Leipzig - Hof)	mit	Concession	von	1843
die Sächsisch - Schlesische Eisenbahn (Dresden - Görlitz)	„	„	„	1844
die Löbau - Zittauer Eisenbahn	„	„	„	1845
die Chemnitz - Riesaer Eisenbahn	„	„	„	1845

sämmtlich durch Actiengesellschaften ins Leben gerufen; die Bahn zur Verbindung mit Oesterreich dagegen wurde in der Linie Dresden - Bodenbach auf Grund der Verordnung von 1845 als die erste sächsische Staatsbahn hergestellt, da sich keine der Regierung genehme Privatgesellschaft zur Ausführung derselben gefunden hatte. Die Bahnen von Riesa nördlich nach Preussen zur Verbindung mit Berlin und von Leipzig westlich zum Anschluss an die „Thüringische Eisenbahn“ kamen seitens aussersächsischer Actiengesellschaften zur Ausführung, und zwar die erstere seitens der „Berlin - Anhaltischen“ und die letztere seitens der „Thüringischen Eisenbahngesellschaft“.

Auf die genannten vier sächsischen Eisenbahngesellschaften kamen die 1843 aufgestellten Grundsätze mehr oder weniger zur Anwendung; bei allen vier betheiligte sich der Staat mit dem vierten resp. dritten Theil des Anlagecapitals, im Ganzen mit 14 475 000 Mk.; bei der „Sächsisch-Bayerischen“ und bei der „Sächsisch-Schlesischen“ zahlte er ausserdem die Bauzinsen für die Privatactien und verzichtete auf solche für seine Staatsactien, sowie auch bedingungsweise auf Theilnahme am Reingewinn; für die Privatactien der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn übernahm er ausserdem auf die Dauer der ersten fünf Betriebsjahre eine 4procentige Zinsgarantie; bei allen wiederum behielt er sich das Recht vor, die einzelnen Bahnen nach 25 Jahren ab Eröffnung gegen Abfindung der Actionäre auf Grund der Durchschnittsdividende der letzten 10 Jahre unter Ausscheidung des besten und des schlechtesten, mindestens aber gegen Erstattung des Nominalwerthes der Actien käuflich für sich zu erwerben. Von diesen vier Gesellschaften gerieth jedoch die Sächsisch-Bayerische und die Chemnitz-Riesaer noch vor Vollendung ihrer Linien in finanzielle Nothlage, da die ursprünglichen Anlagecapitalien sich als unzureichend erwiesen und die Beschaffung der noch fehlenden Mittel ihnen nicht glückte. Der Staat sah sich deshalb genöthigt, diese Bahnen schon 1847 resp. 1850 auf Antrag der Gesellschaften käuflich für sich zu übernehmen, sowie er auch 1851 die 1847 bereits fertig gestellte Sächsisch-Schlesische Bahn gleichfalls auf Antrag der Gesellschaft zu Eigenthum erwarb. Da diese vertragsgemäss die von ihr ausgehende Löbau-Zittauer Eisenbahn in Betrieb gehabt hatte, kam letztere dadurch mit unter Staatsverwaltung. So war durch die Macht der Verhältnisse das ursprünglich beschlossene Privatbahnsystem derartig durchbrochen, dass von den Bahnen dieses ersten Zeitraumes nur die Leipzig-Dresdener Eisenbahn in Privatbesitz und Betrieb blieb.

Mit den bisher genannten Bahnen und Linien war das erste Programm erfüllt und der Rumpf für das sächsische Bahnnetz geschaffen. Der weitere Ausbau desselben erfolgte theils seitens des Staats, theils seitens der Leipzig-Dresdener Eisenbahncompagnie, theils seitens neu gebildeter Actiengesellschaften. An solchen neuen Privatbahnunternehmungen entstanden zunächst:

die Albertsbahn (Dresden-Tharandt)	mit Concession von 1854
die Zittau-Reichenberger Eisenbahn	„ „ „ 1855
die Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn	„ „ „ 1856
die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn	„ „ „ 1859
die Bockwaer Kohlenbahn	„ „ „ 1860

die Grossenhainer Zweigbahn (Pristewitz-Grossenhain)	mit Concession von 1862
die Greiz-Brunner Eisenbahn	„ „ „ 1864
die Linie Kieritzsch-Borna,	„ „ „ 1865

letztere Eigenthum der Stadt Borna.

Da der Staat, soweit es seine Finanzen gestatteten, wie schon erwähnt, gleichzeitig umfangreiche Eisenbahnbauten ausführte, betheiligte er sich bei diesen Eisenbahnen nicht mehr durch Uebernahme von Actien oder finanzielle Garantien; nur bei der Zittau-Reichenberger Bahn, deren grösster Theil auf österreichischem Gebiet liegt, übernahm er zufolge des Staatsvertrages mit Oesterreich den anderweitig nicht unterzubringenden Theil des Anlagecapitals und ausserdem in Gemeinschaft mit Oesterreich auf die Dauer von 40 Jahren eine 4procentige Zinsgarantie für die Privatactien nach dem Verhältniss zu der auf jedes Land entfallenden Länge. Das Ankaufsrecht behielt sich der Staat wiederum bei allen diesen Bahnen vor, doch wurde diese Frage nicht mehr wie früher einheitlich behandelt, Zeitpunkt und Kaufpreis vielmehr verschieden vereinbart. Der Zeitpunkt wurde auf 20 Jahre, auf 25 Jahre oder auch auf 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und der Kaufpreis auf den 25fachen Betrag der Durchschnittsdividende der letzten zehn Jahre oder der letzten fünf Jahre, oder auf den 20fachen Betrag derjenigen der letzten fünf Jahre oder bei den nur mit Theilstrecken in Sachsen gelegenen Bahnen auf Erstattung des verwendeten Anlagecapitals festgesetzt. Die meisten dieser Bahnen und zwar die Zittau-Reichenberger, die Chemnitz-Würschnitzer und die Kieritzsch-Bornaer, nahm der Staat gegen einen gewissen Procentsatz der Bruttoeinnahmen oder, und zwar die Oberhohndorf-Reinsdorfer und die Greiz-Brunner, für Rechnung der Eigenthümer in Betrieb, so dass nur die Albertsbahn, die Grossenhainer Zweigbahn und die Bockwaer Kohlenbahn von den Eigenthümern selbst betrieben wurden. Käuflich erwarb der Staat in dieser Zeit nur solche Privatbahnen, welche einen Theil durchgehender, in ihren anderen Theilen ihm bereits gehöriger Linien bildeten. Es waren dies die Albertsbahn (Dresden-Tharandt) als Anfangsstrecke der Linie Dresden-Chemnitz und die Strecke Borna-Kieritzsch als Mittelglied der Linie Leipzig-Chemnitz.

Hatte sich in dem eben behandelten Zeitraum, den 50er und 60er Jahren, das Privatcapital den Eisenbahnunternehmungen ziemlich fern gehalten und die Gründung neuer Privatbahngesellschaften sich immer nur auf kurze Linien erstreckt, so trat von 1870 an auch im Eisenbahnwesen eine völlige Gründungswuth ein.

Wie in Preussen, so fand auch im Königreich Sachsen die anderweitige Gestaltung des Actienwesens durch Einführung bevorzugter Actien (Stammprioritäts- oder Prioritätsstammactien) und die Generalentreprise mit all ihren Nachtheilen für die Bahneigenthümer Eingang. Durch die scheinbar sicherere Capitalsanlage in der bevorzugten Actiensorte, durch die für die Eisenbahngesellschaften zunächst so bequeme Einrichtung der Generalentreprise, welche den Vorständen jener die Mühen des Bahnbaues abnahm, und durch die Gründerwuth, welche sich mit dem Milliardensegen des Krieges 1870/71 über Deutschland ergoss, kamen wie in Preussen so auch im Königreich Sachsen ungesunde Verhältnisse in das Eisenbahnwesen. Dieselben wurden hier wohl durch ein in seinen schweren Folgen nicht geahntes Versehen der Regierung ganz besonders erleichtert, indem diese betreffs Beschaffung der Anlagecapitalien gar zu leichte Concessionsbedingungen stellte. Es brauchte nämlich höchstens nur noch die Hälfte des Anlagecapitales durch Stammactien beschafft zu werden, während der andere Theil durch St.-Pr.-Actien oder gar durch Pr.-Obligationen aufgebracht werden durfte. Auf diese Weise wurde das Privatcapital den Eisenbahnunternehmungen überaus geneigt gemacht, und in der Sucht, zu gründen und zu bauen, Eisenbahnen herauf beschworen, welche bei nur geringer Ertragsfähigkeit das auf dem Papier hohe und noch dazu theure Anlagecapital unmöglich vertragen konnten. Prioritätsobligationen sind aber directe Schulden der Gesellschaften, und die St.-Pr.-Actien wurden bei ungenügenden Betriebsergebnissen und dem dadurch bedingten Ausfall der statutenmässigen Dividenden jener eine Quelle solcher. Hierzu kamen in Folge der erhöhten Nachfrage rapide Preissteigerungen in Material und Personal, bald aber auch der allgemeine finanzielle Rückschlag, in Folge welches letzteren öfters nicht einmal die Pr.-Obligationen, geschweige denn die Actien voll eingezahlt wurden. Das baar erlöste Geld bereicherte Gründer und Bauunternehmer, reichte aber selten zur Fertigstellung der Eisenbahnen aus. So wurden die Bahnen dieses Zeitraums mit ganz geringen Ausnahmen nothleidende und mussten, um sie nicht ganz verfallen zu lassen, vom Staat käuflich übernommen werden. Das Schicksal der einen, der Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn, trieb bis zu dem früher bei den Eisenbahnen nie gekannten unliebsamen Concursverfahren, aus welchem sie schliesslich als Bauruine ebenfalls in die Arme des Staats gerettet wurde. War es in Preussen der Name Strousberg, mit welchem die dort verunglückten Eisenbahnen verknüpft waren, so war es hier in erster Linie die

Commanditgesellschaft Plessner & Co., ferner die „Sächsische Eisenbahnbaugesellschaft“, bei der ganz verunglückten Mehltheuer-Weidaer Bahn aber der eben genannte Strousberg und nur bei einer, der „Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn Zwickau-Weida“, welche jedoch keine ausschliesslich sächsische Bahn ist, vollzog sich die Generalentreprise in Händen der „Internationalen Eisenbahnbaugesellschaft zu Frankfurt a. M.“ ohne grössere Verwickelungen für die Eisenbahngesellschaft. Diese Eisenbahngründerperiode spielte sich in Sachsen in dem kurzen Zeitraum von drei Jahren 1870 bis einschliesslich 1872 ab und zeitigte folgende neue Privatbahnunternehmungen:

die Sächsisch-Böhmische Verbindungsbahn Annaberg-Weipert, 1870 mit mehr als der Hälfte des Anlagecapitals in Pr.-Obligationen concessionirt,

die Chemnitz-Commotauer Eisenbahn 1871 mit der Hälfte des Anlagecapitals in Pr.-Obligationen concessionirt,

die Muldenthalbahn (Glauchau-Wurzen) 1872 in gleicher Weise concessionirt,

die Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn 1872 in derselben Weise concessionirt,

die Hainichen-Rossweiner Eisenbahn 1872 in derselben Weise concessionirt,

die Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn 1872 mit drei Fünftel des Anlagecapitals in St.-Pr.-Actien concessionirt,

die Leipzig-Gaschwitz-Menselwitzer Eisenbahn 1872 in gleicher Weise concessionirt,

die Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahn 1872 ebenfalls mit drei Fünftel des Anlagecapitals in St.-Pr.-Actien concessionirt.

Von vornherein war der Staat bei diesen Bahnen finanziell nur bezüglich der Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn engagirt, indem er die einen Theil derselben bildende Strecke Aue-Jägersgrün seinerseits bereits in Bauangriff genommen hatte und diese nun gegen Aushändigung von Actien der Gesellschaft überliess. Bezahlung von Bauzinsen, resp. Garantien irgend welcher Art übernahm er gleichfalls bei keiner dieser Bahnen. Bei allen aber wahrte er sich wiederum das Ankaufsrecht, und der früheste Termin hierzu wurde durchweg auf den Ablauf des 30. Betriebsjahres festgesetzt, während der im voraus bestimmte Kaufpreis bei den ausschliesslich im Königreich gelegenen Bahnen, und zwar der Sächsisch-Böhmischen Verbindungsbahn, der Chemnitz-Commotauer, der Muldenthalbahn, der Hainichen-Rossweiner, der Chemnitz-Aue-Adorfer und der Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahn auf den 20fachen

Betrag der Durchschnittsdividenden der letzten 5 Jahre, bei den beiden anderen, nur mit Theilstrecken im Königreich gelegenen Eisenbahnen, der Mehltheuer-Weidaer und der Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer aber auf Erstattung des Anlagecapitals abzüglich des Minderwerths festgesetzt wurde. Von diesen Bahnen nahm die Staatsverwaltung die Sächsisch-Böhmische Verbindungsbahn Annaberg-Weipert gegen 50 % der Bruttoeinnahme, die Hainichen-Rossweiner aber und die Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer für Rechnung der Gesellschaften in Betrieb.

Von den mit Theilstrecken im Königreich gelegenen aussersächsischen Eisenbahnen seien hier zunächst nur die 1872 concessionirte „Sächsisch-Thüringische Eisenbahn" (Wolfsgefährt-Weischlitz), die in demselben Jahre concessionirte Berlin-Dresdener Eisenbahn und die 1873 concessionirte „Sächsisch-Thüringische Ostwestbahn Zwickau-Weida" (Werdau-Weida) genannt, indem dieselben inzwischen theils ganz, theils in der sächsischen Theilstrecke vom sächsischen Staat käuflich erworben worden sind. Finanziell war derselbe auch bei diesen in keiner Weise betheiligt, ihm aber auch hier in den betreffenden Staatsverträgen bezüglich der sächsischen Theilstrecken das Ankaufsrecht gewahrt und als frühester Termin dazu der Ablauf des 30. Betriebsjahres vereinbart.

War der Staat betreffs der Bahnen aus dem ersten Zeitraum schon früher durch die Verhältnisse zum Ankauf der meisten dieser genöthigt worden, so mussten bezüglich der Bahnen aus der Gründerperiode Stände und Regierung erst recht Herz und Säckel offen halten, um diese Kinder finanziellen Uebermuths nicht ganz verkommen zu lassen, um Schienen, Schwellen und Wagen vor dem Schicksal des Alteisens und Brennholzes, um Tunnel und Viaducte den Alterthumsfanatikern kommender Geschlechter gegenüber vor Verwechselung mit Restern von Hünengräbern und dergleichen zu bewahren, und um das Heer von Beamten und Arbeitern vor Noth und Elend zu schützen. So wurde die königliche Regierung zum zweiten Male auf den Weg umfassender Eisenbahnverstaatlichungen gedrängt, auf welchem einmal befindlich sie theils aus Betriebs-, theils aus eisenbahnpolitischen Rücksichten nicht allein nicht nothleidende kleinere, sondern selbst die alte, ehrwürdige Leipzig-Dresdener Eisenbahn zu Eigenthum erwarb. Zunächst wurde 1871 die noch aus früherer Zeit verbliebene Privatbahn Löbau-Zittau aus Betriebsrücksichten angekauft. Bald darauf machten sich auch schon die traurigen Folgen der Gründerperiode fühlbar, und die durch diese veranlassten zahlreichen Verstaatlichungen setzen mit dem Jahre 1876 ein. Als nothleidend wurden

in diesem Jahre die „Sächsisch-Thüringische Eisenbahn“ (Wolfsgefährt-Weischlitz), die Chemnitz-Commotauer, die Chemnitz-Aue-Adorfer, die Hainichen-Rossweiner und die Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahn, im Jahre 1878 die Muldenthalbahn (Glauchau-Wurzen), sämmtlich auf Antrag der Gesellschaften, vom Staat käuflich übernommen; im Jahre 1881 aber erwarb derselbe noch die Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn als Bauruine aus dem Concurs. Gleichfalls auf Antrag der Gesellschaften, welche, in Staatsbahnlinien eingezwängt, in dem Besitz ihrer Bahnen einen besonderen Vortheil nicht mehr erblicken konnten, übernahm er ferner 1876 die Greiz-Brunner, 1882 die „Sächsisch-Thüringische Ostwestbahn Zwickau-Weida“ (Werdau-Weida) und die Chemnitz-Würschnitzer, sowie 1886 die Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn. Zufolge eigener Initiative kaufte der Staat im Jahre 1876 aus eisenbahnpolitischen Rücksichten aber auch die grosse Leipzig-Dresdener Eisenbahn einschliesslich der von dieser inzwischen erworbenen Grossenhainer Zweigbahn. Vom preussischen Staat endlich erwarb er per 1. April 1888 die sächsische Theilstrecke (Dresden-Elsterwerda) der mittlerweile in preussischen Staatsbesitz übergegangenen Berlin-Dresdener Eisenbahn, während er andererseits bereits im Friedensvertrage vom 21. Oktober 1866 die auf preussischem Gebiet gelegene Endstrecke der Sächsisch-Schlesischen Bahn Dresden-Görlitz käuflich an den preussischen Staat überlassen hatte.

So stehen nun von allen Bahnen des Königreichs, abgesehen von den auf sächsischem Gebiete gelegnen Endstrecken preussischer Bahnen, welche jetzt sämmtlich im Besitz des preussischen Staats vereinigt sind, nur noch die Zittau-Reichenberger Eisenbahn sowie die Oberhohndorf-Reinsdorfer und die Bockwaer Kohlenbahn im Besitz ihrer Gesellschaften, hiervon aber nur die letztgenannte in eigenem Betrieb.

Nachdem durch diese Eisenbahnverstaatlichungen das Staatsbahnprincip voll zur Geltung gekommen, sind bis zum Jahre 1889 hin überhaupt keine Privatbahnen mehr im Königreich concessionirt, die erforderlichen Linien vielmehr stets seitens des Staates selbst hergestellt worden, und zwar in solchem Umfange, dass das Königreich Sachsen gegenwärtig 1889 — mit Ausnahme der Gebiete der freien Städte Bremen und Lübeck, bei denen aber in Anbetracht ihrer geringen Ausdehnung und des Umstandes, dass dieselben Eisenbahnknotenpunkte bilden, ein ganz anderer Massstab anzulegen ist — mit 15,64 km Eisenbahnen auf 100 qkm das relativ dichteste Bahnnetz unter sämmtlichen deutschen Staaten besitzt.

Wie bekannt, ist 1878 seitens des Reichs zur Förderung des Baues von minder wichtigen Linien die Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung (Secundärbahnen) mit erleichternden Bestimmungen für Bau und Betrieb erlassen worden, und es sind die seitdem in Sachsen gebauten Linien fast sämmtlich als solche und zwar mit Rücksicht auf den gebirgigen Charakter des Landes zum grössten Theil als Schmalspurbahnen mit einer Spurweite von 0,75 m ausgeführt.

Wenn naturgemäss die königliche Staatsregierung nach den grossen Eisenbahnverstaatlichungen des Jahres 1876 im Princip gegen jede Zulassung neuer grösserer Privatunternehmungen gewesen ist, so ist sie doch nicht gegen die Zulassung kleiner Bahnen von rein lokaler Bedeutung seitens Privater in denjenigen Fällen, in welchen das durch die Staatsfinanzen gebotene Mass im Eisenbahnbau berechtigte Wünsche der Interessenten vorläufig unberücksichtigt lassen muss. Als erste und bisher einzige solcher Privatsecundärbahnen ist unterm 28. März 1889 der dazu gebildeten Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahngesellschaft eine schmalspurige Bahn von Zittau nach Oybin mit Zweig nach Jonsdorf concessionirt worden, doch hat sich die Regierung hierbei die Uebernahme des Betriebes ausbedungen und sich ausserdem das Recht vorbehalten, die Bahn jederzeit käuflich zu erwerben. Erfolgt dieser Ankauf innerhalb der ersten zehn Betriebsjahre, so ist als Kaufpreis das aufgewendete Anlagecapital, bei einem späteren Kauf aber der 20 fache Betrag des durchschnittlichen Reinertrages der letzten fünf Jahre zu zahlen. Finanziell ist der Staat bei diesem Unternehmen in keiner Weise engagirt.

Ausser den vorstehend behandelten Bahnen und Theilstrecken liegen innerhalb des Königreich Sachsens noch die Endstrecken verschiedener nichtsächsischer Bahnen und zwar bei Leipzig die der Linien Eilenburg-Leipzig, Bitterfeld-Leipzig und Leipzig-Zeitz, bei Grossenhain die der Linie Cottbus-Grossenhain und bei Zittau die der Linie Görlitz-Zittau. Dieselben sind s. Z. seitens preussischer Privatbahngesellschaften und zwar der Halle-Soran-Gubener, der Berlin-Anhaltischen, der Thüringischen, der Cottbus-Grossenhainer und der Berlin-Görlitzer gebaut, stehen jetzt aber sämmtlich in Besitz des preussischen Staats. Ebenso sind die weiter oben bereits behandelten resp. aufgeführten Theilstrecken von Leipzig bis an die Grenze gegen Magdeburg, von Leipzig westlich zum Anschluss an die Thüringische Bahn und von Riesa nördlich nach Nieska, von welchen die erste seitens der Leipzig-Dresdener Bahn gebaut, dann aber von dieser an die Magdeburg-Leipziger Eisen-

bahngesellschaft verkauft worden, und von denen die zweitgenannte seitens der Thüringischen Eisenbahngesellschaft und die letzte seitens der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft hergestellt worden war, nach Verstaatlichung dieser Unternehmungen jetzt ebenfalls preussisches Staatseigenthum. Das vor resp. bei Concessionirung dieser Linien in den betreffenden Staatsverträgen der königl. sächsischen Regierung eingeräumte Ankaufsrecht dürfte bei den jetzigen Verhältnissen als belanglos zu erachten sein.

Wenngleich, wie wir gesehen haben, die königliche Regierung von Anfang an zielbewusst und mit klarem Blick sich der Eisenbahnfrage zuwandte, so hat sie doch den Erlass eines allgemein gültigen Gesetzes zur Regelung derselben nicht für nöthig befunden und ist auch trotz der ganz aussergewöhnlichen Ausdehnung und Verdichtung des sächsischen Bahnnetzes bis zum heutigen Tage ohne solches durchgekommen. Die einschlägigen Fragen wurden von Fall zu Fall durch die den einzelnen Concessionen beigefügten besonderen Concessionsbedingungen geregelt, welche innerhalb eines und desselben Zeitraums stets von einheitlichem Gesichtspunkte aus aufgestellt worden sind. Die Concessionen wurden und werden nach Einholung des Einverständnisses der Ständekammern endgültig von Sr. Majestät Allerhöchstselbst ertheilt, und hierbei durch die Concessionsbedingungen der Staatsregierung in jeder Beziehung das Aufsichtsrecht gewahrt. Die Höhe des ursprünglichen Anlagecapitals, die Art der Begebung desselben, spätere Erhöhung resp. Aufnahme von Anleihen, Höhe der Bauzinsen und der Zinsfuss jener, die Feststellung der Spurweite (bis zur Einführung der Secundärbahnen stets die normale von 1,435 m und seitdem diese oder die von 0,75 m), die Feststellung der Trace, die Bemessung der Bauzeit, die Genehmigung zur Eröffnung des Betriebes, die Feststellung der Fahrpläne und Tarife, die Bildung und Dotirung von besonderen Fonds unterlag der Bestimmung resp. Genehmigung der Staatsregierung. Die Gesellschaften wurden mit corporativen Rechten versehen und ihnen bis zum Erlass der gegentheiligen Verfassung des Norddeutschen Bundes vom 26. Juli 1867 das ausschliessliche Recht zur Erbauung und Betreibung der ihnen genehmigten Bahnen dergestalt zugestanden, dass sie ein Verbietungsrecht gegen alle gleichartigen, die Verbindung der gleichen Endpunkte bezweckenden Unternehmungen sowie gegen die Mitbenutzung ihrer Linien seitens anderer Transportunternehmer haben sollten; dagegen hatten sie sich die Anlage von Anschluss- und Seitenbahnen seitens Anderer gefallen zu lassen. Aus Kriegsbeschädigungen und Demolirungen seitens des Feindes oder im Interesse der Landesvertheidigung

hatten sie kein Recht auf Anspruch des Schadenersatzes. Die Concessionsdauer war unbeschränkt mit Ausnahme bei der Zittau-Reichenberger Bahn, welcher dieselbe zufolge Staatsvertrages mit Oesterreich auf nur 50 Jahre bemessen wurde, und mit Ausnahme der neuerdings concessionirten Secundärbahn Zittau-Oybin-Jonsdorf, bei welcher sie auf ebenfalls 50 Jahre festgesetzt ist. Bei der ersteren fällt nach Ablauf der Concession die sächsische Theilstrecke ohne jede Entschädigung an den Staat, bei der letzteren dagegen kann dieser Grund und Boden nach dem s. Z. von der Gesellschaft wirklich bezahlten Preise, Unter- und Oberbau, Zubehör, Betriebsmittel und Inventar aber nach dem Taxwerth übernehmen, aber auch von der Gesellschaft die Beseitigung der Bahnanlagen verlangen.

Bei den bis zu 1869 concessionirten Bahnen war den Gesellschaften resp. Eigenthümern für die Bauzeit und die drei ersten Betriebsjahre, bei den seit 1870 concessionirten Bahnen aber nur noch während der Bauzeit die Befreiung von der Gewerbesteuer zugestanden, während sie zur Grund- und Gebäudesteuer auch während dieser Zeit herangezogen wurden.

Bis zur Einrichtung der Postverwaltung des Norddeutschen Bundes hatte das Königreich seine eigene Postverwaltung. Das Verhältniss der Privatbahnen zu dieser wurde ebenfalls von Fall zu Fall in den einzelnen Concessionsbedingungen, wiederum aber innerhalb derselben Zeiträume in gleicher Weise festgesetzt. Die vor 1862 concessionirten Gesellschaften hatten als Entschädigung für den Ausfall bei der Postverwaltung in der Personenbeförderung für jede durch den Eisenbahnverkehr verloren gegangene Postmeile in den ersten drei Betriebsjahren je 650 Thaler und hierauf bei mindestens 4½% Dividende 780 Thaler, bei einer Dividende von 5% und mehr aber 1000 Thaler und ausserdem eine einmalige Entschädigung zur Abfindung der Poststationsinhaber zu zahlen. Diese letztere Entschädigung hatten auch noch die in der Zeit von 1862 bis zur Errichtung der Norddeutschen Postverwaltung in 1867 concessionirten Eisenbahnen zu zahlen, die laufenden Entschädigungen für Ausfall der Personenbeförderung dagegen nicht mehr. Erschienen die ersten Bestimmungen auch etwas hart, so waren die anderen über die Beförderung der Postgegenstände seitens der Eisenbahnen für diese um so günstiger, indem sie nur Briefe, Zeitungen, Gelder und Päckereien bis zu ½ Pfund herauf und das Postbegleitpersonal unentgeltlich zu befördern hatten, während sie für alle Päckereien über ½ Pfund Gewicht 75% ihrer tarifmässigen Frachten erhielten. Mit der Errichtung des Nord-

deutschen Bundes fielen die seitens der Eisenbahnen zu zahlenden baaren Entschädigungen, dagegen traten aber auch die unvergleichlich schwereren Bestimmungen über die unentgeltliche Beförderung der Postsachen in Kraft, nach welchen nur für Beförderung von Packeten über 10 Kilogramm Zahlung, allerdings nach den vollen Eilgutsätzen erfolgt.

Ueber das Ankaufsrecht, welches sich der Staat bei sämmtlichen Bahnen vorbehielt, ist schon weiter oben das Erforderliche speciell angeführt.

Das Expropriationsrecht wurde selbstredend für sämmtliche Staats- und Privatbahnen zertheilt, und das für die erste, die Leipzig-Dresdener Eisenbahn erlassene Expropriationsgesetz datirt vom 3. Juli 1835. Dasselbe ist dann bei allen späteren Concessionen resp. bei den Verordnungen über Staatsbahnbauten auf die neuen Linien ausgedehnt worden. Die hierüber seitens des Ministeriums des Innern zu erlassende Verordnung bildete stets die erste Einleitung zu den neuen Eisenbahnunternehmungen. Mit Gesetz vom 21. Juli 1855 wurde das Expropriationsgesetz von 1835 allgemein auch auf solche Erweiterungen und Einrichtungen ausgedehnt, welche für die Eisenbahnen noch nach ihrer Vollendung aus Rücksichten auf die Sicherstellung der Bahn- und der Bahnhofsanlagen sowie auf die Sicherheit und Ordnung des Betriebes erforderlich werden möchten.

Betreffs der Zuständigkeit in Eisenbahnangelegenheiten waren dieselben zuerst dem Ministerium des Innern übertragen; erst als die Staatsfinanzen durch das Eisenbahnwesen mit der Bestimmung zum Bau der ersten Staatsbahn Dresden-Bodenbach 1845 stärker in Mitleidenschaft gezogen wurden, trat das Finanzministerium hinzu. Speciell geregelt wurden die Ressortverhältnisse in Eisenbahnsachen durch die Allerhöchste Verordnung vom 26. Juni 1851, inhaltlich welcher die allgemeine Prüfung aller Eisenbahnprojecte sowohl für Staats- als Privatbahnen, Vorbereitung, Entwurf und Erlass aller das Eisenbahnwesen betreffenden allgemeinen Gesetze, und die Genehmigung der Tarife und Fahrpläne der Privatbahnen den Ministerien des Innern und der Finanzen gemeinschaftlich, die Expropriationsverhältnisse und die Concessionsangelegenheiten der Privatbahnen dem Ministerium des Innern allein, die technische Leitung der Anlage von Staatsbahnen und die Beaufsichtigung dieser bei Privatbahnen, sowie die Leitung und Beaufsichtigung des Betriebes der in Staatsverwaltung stehenden Bahnen dem Finanzministerium obliegen sollte. Das eigentliche zuständige Ministerium war und ist hiernach auch noch gegenwärtig das Finanz-

ministerium, in welchem für die öffentlichen Arbeiten und Verkehrsanstalten eine besondere, die III. Abtheilung errichtet ist.

Eine allgemeine „Verordnung, die Bahn- und Betriebspolizei auf den Eisenbahnen im Königreich Sachsen betreffend“, wurde unterm 13. August 1856 erlassen, während bis dahin die Obliegenheiten in Hinsicht auf die Handhabung der Bahnpolizei und die sonst einschlagenden Verhältnisse den Privatbahngesellschaften resp. den Staatsbahnbehörden nach den bestehenden Verwaltungsnormen überlassen waren, und andererseits mit dem 1. Januar 1871 das Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde auch im Königreich Sachsen in Kraft getreten ist.

Nach allem vorstehend Gesagten markiren sich im Königreich Sachsen in der Geschichte des Eisenbahnwesens drei Perioden. Die erste umfasst die Zeit von 1835 bis 1845, in welcher die königliche Regierung den Eisenbahnbau gänzlich der Privatindustrie überliess, denselben aber durch hohe Betheiligung am Anlagecapital sämmtlicher Eisenbahngesellschaften mit Ausnahme der Leipzig-Dresdener Bahn, welche ohne ihre Hülfe durchgeführt werden konnte, wesentlich förderte. Die zweite Periode setzt 1845 mit dem Bau der ersten Staatsbahn Dresden-Bodenbach ein und reicht bis einschliesslich des Jahres 1875. Sie bildet die Zeit des gemischten Systems, vorherrschend aber mit Staatsbetrieb auch bei den Privatbahnen. In ihr erhalten die Staatsbahnen auch einen wesentlichen Zuwachs durch die Eisenbahnverstaatlichungen sämmtlicher Bahnen der ersten Periode mit Ausnahme der Leipzig-Dresdener. Ferner fällt in sie die Concession der letzten normalspurigen Privatbahn im Königreich, der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn Zwickau-Weida (Werdau-Weida). Die dritte Periode beginnt mit den grossen Eisenbahnverstaatlichungen des Jahres 1876, umfasst die Einführung der Secundärbahnen und reicht mit ausgesprochenem Staatsbahnprincip bis in die Gegenwart.

Ganz besonders sei hier noch erwähnt, dass die Bockwaer Kohlenbahn unter allen Bahnen nicht allein Deutschlands, sondern der ganzen Erde den höchsten Reingewinn erzielt hat. Derselbe belief sich pro 1873 auf 126,6 % des Anlagecapitals und gelangte mit 76 % als Dividende und mit 50,8 % als Frachtrückvergütung zur Auszahlung.

Zur Vermeidung von Missverständnissen wollen wir ferner noch anführen, dass die in den statistischen Berichten mit aufgeführte Brückenbergschacht-Kohlenbahn bei Zwickau kein selbstständiges Eisenbahnunternehmen, sondern Eigenthum der betreffenden Kohlenwerke ist.

Die auf königlich sächsischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Ausdehnung von 2344,85 km.

Hiervon entfallen auf:

die sächsischen Staatseisenbahnen	2130,18 km
die preussischen Staatseisenbahnen	190,25 „
die Zittau-Reichenberger Eisenbahn	4,97 „
die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn	12,25 „
die Bockwaer Kohlenbahn	7,20 „
Summa	2344,85 km

Herzogthum Sachsen-Altenburg.

Geographie. 1324 qkm mit 163500 Einwohnern. 164,63 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 12,44 km.

Das Herzogthum besteht aus zwei ungefähr gleich grossen Theilen, dem Ostkreise, auch Altenburger Kreis oder Osterland genannt, und dem Westkreise, auch Eisenbergischer oder Saalkreis, sowie aus mehreren kleinen Exclaven.

Der erstere ist noch zum Tiefland zu rechnen, zeigt aber bereits wellige Formationen; er wird in der Richtung von Süden nach Norden von der Pleisse durchflossen und ausserdem von zahlreichen kleinen Nebenflüssen dieser bewässert.

Der Westkreis liegt auf dem Thüringer Walde, ist ein reich bewaldetes Bergland und wird von der Saale nebst ihren Nebenflüssen Orla und Roda durchströmt.

Obst-, Ackerbau und Viehzucht sind besonders im Ostkreise hoch entwickelt; im Westkreise sind Waldungen vorherrschend. In jenem liegen die grossen Braunkohlenreviere von Meuselwitz und Rositz, welche weit über den lokalen Bedarf liefern und eine reiche Ausfuhr gestatten; im Westkreise bildet Gewerbe und Industrie die hauptsächlichen Nahrungszweige, besonders in Porzellan-, Glas-, Tuch- und Wollwaarenfabrikation, Gerberei und Strumpfweberei.

Hauptstadt und Residenz ist Altenburg, im Ostkreise gelegen, gleichzeitig der bedeutendste Handelsplatz des Herzogthums mit ansehnlicher Industrie.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Abgesehen von den Gebieten der freien Städte erfreut sich das Herzogthum Sachsen-Altenburg unter allen deutschen Ländern nächst dem Königreich Sachsen des relativ dichtesten Bahnnetzes.

Es verdankt dies neben seiner günstigen Lage an der alten Leipzig-Nürnberger Handelsstrasse einerseits sowie zwischen dem mächtigen Zwickauer Kohlenrevier und dem industriereichen Thüringen andererseits und neben dem eigenen Besitz von Kohlengruben der grossen Fürsorge der herzoglichen Regierung, welche alle ihren Landen zu Gute kommenden Eisenbahnunternehmungen soweit irgend erforderlich finanziell theils durch Betheiligung am Anlagecapital, theils durch Zinsgarantien unterstützte und förderte.

Das Herzogthum wird von neun verschiedenen Eisenbahnlinien durchzogen, von welchen im Lauf der Zeit vier durch Kauf in dem Besitz des königlich sächsischen Staats vereinigt sind. Besonders reich bedacht mit Eisenbahnen ist der Ostkreis. Derselbe erhielt unter Berührung der Hauptstadt Altenburg den ersten Schienenweg bereits im Jahre 1842 in der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn Leipzig-Hof; dieser folgte 1865 die Gössnitz-Geraer Eisenbahn unter Berührung der beiden anderen wichtigsten Städte Schmölln und Ronneburg, dann 1872 die Altenburg-Zeitzer Eisenbahn zur Erschliessung des Rositzer und Meuselwitzer Kohlenreviers, 1874 die Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn zur directen Abfuhr der Meuselwitzer Kohle nach Leipzig, 1876 die Werdau-Weidaer Eisenbahn, welche allerdings das altenburgische Gebiet nur im äussersten Südwesten durchzieht, und 1887 die Eisenbahn Meuselwitz-Ronneburg, um dieser wichtigen Fabrikstadt die Meuselwitzer Kohle direct zuzuführen.

Der Westkreis erhielt trotz frühzeitiger Bestrebungen auch seitens der Regierung in Folge seines gebirgigen Charakters und des dadurch bedingten hohen Anlagecapitals den ersten Schienenweg erst 1874 in der Saal-Eisenbahn Grossheringen-Saalfeld, welche dem Lauf der Saale folgend den südlichen Theil dieses Kreises von Süden nach Norden durchzieht und die Städte Orlamünde und Kahla berührt. Dieser folgte 1876 die Weimar-Geraer Eisenbahn, welche über die Stadt Roda führend den Westkreis ungefähr in der Mitte von Westen nach Osten durchläuft. Den Schluss bildete in diesem Kreise die im Interesse der Fabrikstadt Eisenberg gebaute und 1880 eröffnete Eisenberg-Crossener Eisenbahn.

Die finanzielle Unterstützung und Förderung der Eisenbahnunternehmungen seitens der herzoglichen Regierung erstreckte sich auf die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn durch Uebernahme von 900 000 Mk. in St.-Actien, auf die Gössnitz-Geraer Eisenbahn durch Uebernahme von 2 250 000 Mk. St.-Actien mit bedingtem Dividendenverzicht, auf die Altenburg-Zeitzer Eisenbahn durch Uebernahme von 600 000 Mk. St.-Actien, auf die Saal-Eisenbahn

durch Uebernahme von 723 000 Mk. St.-Actien und Betheiligung an der seitens der interessirten Staaten gemeinschaftlich übernommenen Zinsgarantie für die Pr.-Obligationen, welch letztere jedoch nie pecuniäre Opfer erforderte und 1887 bereits erloschen ist, ferner auf die Weimar-Geraer Eisenbahn durch Uebernahme einer $4^1/_2$ procentigen, stets voll in Anspruch genommenen Zinsgarantie für die St.-Actien im Betrage von 9 000 000 Mk. bis 1886 zusammen mit den Regierungen des Grossherzogthums Sachsen-Weimar und des Fürstenthums Reuss j. L. und endlich auf die Eisenberg-Crossener Eisenbahn durch Uebernahme von 200 000 Mk. Actien als der Hälfte des ganzen Grundcapitals.

Die zuerst erwähnten Sächsisch-Bayerischen Eisenbahnactien und die der Gössnitz-Geraer Eisenbahn sind später, nachdem das Königreich Sachsen diese Bahnen erworben hatte, von diesem ebenfalls eingelöst worden. Die Meuselwitz-Ronneburger Eisenbahn ist auf Kosten der herzoglichen Regierung durch die königlich sächsische Staatsbahnverwaltung gebaut worden; sie ist also herzoglich altenburgische Staatsbahn, steht aber in pachtweisem Betrieb der letztgenannten Verwaltung.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind dem herzoglich sachsen-altenburgischen Ministerium unterstellt.

Die auf herzoglich sachsen-altenburgischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von $164,_{63}$ km.

Hiervon entfallen auf:

die herzoglich altenburgische Staatsbahn Meuselwitz-Ronneburg	$25,_{41}$ km
die königlich sächsischen Staatsbahnen	$72,_{67}$ „
die königlich preussischen Staatsbahnen	$0,_{93}$ „
die Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	$13,_{53}$ „
die Saal-Eisenbahn	$20,_{87}$ „
die Weimar-Geraer Eisenbahn	$23,_{25}$ „
die Eisenberg-Crossener Eisenbahn	$7,_{97}$ „
Summa	$164,_{63}$ km

Herzogthum Sachsen-Coburg-Gotha.

Geographie. 1957 qkm mit 201 000 Einwohnern. $174,_{33}$ km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm $8,_{91}$ km.

Dies Land besteht aus zwei geographisch getrennten grösseren Theilen, dem Herzogthum Sachsen-Gotha und dem Herzogthum Sachsen-Coburg, sowie mehreren kleinen Exclaven.

Die beiden grossen Theile liegen auf bezw. an dem Thüringer Walde.

Der nördliche Theil, das Herzogthum Gotha, wird von der Hörsel (Nebenfluss der Werra), deren Quellfluss Leina und deren Nebenfluss Nesse, sowie von der zum Unstrutgebiet gehörenden Apfelstädt und Ohre, und der südliche Theil, das Herzogthum Coburg, von der Itz (rechter Nebenfluss des Main) und deren Nebenfluss Rodach in ihrem obersten Lauf bewässert.

In den weniger gebirgigen Gegenden steht Ackerbau und Viehzucht in hoher Blüthe; circa ein Drittel des Landes ist Forstland. Der Bergbau liefert Steinkohlen, Manganerze und Salz, jedoch nur in geringen Quantitäten. Hauptindustriezweige bilden die Fabrikation von Holz-, Korb- und Marmorwaaren, Pfeifen, Glas, Kammgarn, Plüsch, Gewehren, Porzellan und Fleischwaaren.

Die Haupt- und Residenzstadt Gotha ist gleichzeitig der bedeutendste Handelsplatz, nicht allein des Herzogthums, sondern von ganz Thüringen.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Die herzogliche Regierung hat von Anfang an den Eisenbahnbau in ihren Landen wesentlich gefördert, indem sie die Eisenbahnunternehmungen, welche coburg-gothaisches Gebiet berührten, mit Ausnahme von Arnstadt-Ichtershausen finanziell unterstützte, theils durch Betheiligung am Anlagecapital, theils durch Uebernahme von Zinsgarantien, theils durch beides.

Der nördliche Theil des Landes erfreute sich schon verhältnissmässig frühzeitig 1847 einer Eisenbahn in der Stammstrecke der Thüringischen Bahn, welche denselben in seiner ganzen Ausdehnung von Osten nach Westen unter Berührung der Hauptstadt Gotha durchzieht und, ungefähr in der Mitte desselben sich haltend, dem ganzen Landestheil gleichmässig zu Gute kommt. Diese Bahn hat ihr Entstehen wesentlich den interessirten Regierungen zu verdanken, indem diese sich mit nennenswerthen Beträgen an dem Anlagecapital betheiligten, so die herzoglich gothaische Regierung mit 1 620 000 Mk. Ausserdem unterstützte sie jene aber auch noch 1847 durch ein Darlehn von 1 200 000 Mk. Ebenso wurde die Herstellung der von der Thüringischen Eisenbahngesellschaft gebauten und 1870 eröffneten Zweigbahn Gotha-Leinefelde nur durch die herzogliche Regierung im Verein mit der preussischen ermöglicht durch Uebernahme einer 4procentigen Zinsgarantie für das zu derselben erforderliche Anlagecapital. Der auf das Herzogthum zu verrechnende Antheil desselben belief sich auf 4 497 060 Mk. und

musste die Garantie alljährlich mit hohen Beträgen in Anspruch genommen werden; sie erlosch erst durch vertragsmässige Abwickelung bei Uebergang der Thüringischen Bahn in das Eigenthum des preussischen Staats, wobei die herzogliche Regierung unter Compensirung ihrer Forderung einerseits und ihrer Garantiepflicht andererseits dem Unternehmen gegenüber von Preussen die Summe von 4 800 000 Mk. erhielt.

Die von einer besonderen Gesellschaft gebaute und 1876 eröffnete Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn unterstützte die herzogliche Regierung durch Uebernahme der vollen $4^1/_2$ procentigen Zinsgarantie für die bereits bei Gründung des Unternehmens ausgegebenen Pr.-Obligationen im Betrage von 1 000 000 Mk., sowie durch eine weitere Garantie für die Betriebsausfälle, welche der Regierung alljährlich ebenfalls schwere finanzielle Opfer auferlegten. Diese Bahn erwarb die herzogliche Regierung im Jahre 1885, indem sie für die St.-Actien im Betrage von 1 000 000 Mk. 5 % = 50 000 Mark baar zahlte und die inzwischen auf 4 % convertirten Pr.-Obligationen baar einlöste. Von der 1880 eröffneten, einer besonderen Actiengesellschaft gehörigen Ruhlaer Eisenbahn (Wutha-Ruhla) übernahm die herzogliche Regierung 60 000 Mk. Actien unter bedingtem Verzicht auf Dividenden bis 1892, so dass sie bis jetzt solche noch nicht erhalten hat.

Trotz der grossen pecuniären Opfer, welche die herzogliche Regierung im Interesse ihrer Lande durch diese Unterstützungen der Privatbahnunternehmungen erlitt, liess sie es hierbei doch nicht bewenden, sondern baute 1876 auf Staatskosten eine Eisenbahn von Fröttstädt (Station der Thüringischen Stammbahn) über Waltershausen nach dem bekannten Badeorte Friedrichroda, unter Benutzung der ebenfalls staatlicherseits schon 1848 erbauten Pferdebahn Fröttstädt-Waltershausen.

Endlich liegt noch die Endstrecke der 1885 eröffneten Eisenbahn Arnstadt-Ichtershausen in dem nördlichen Theile des Herzogthums, indess war bei dieser ein finanzielles Eingreifen der Regierung nicht erforderlich.

Der südliche Theil, das Herzogthum Coburg, gehört dem Gebiet der 1858 eröffneten Werrabahn an. Auch bei dieser wurde das Zustandekommen erst durch die finanzielle Hülfe der betheiligten Regierungen ermöglicht, und es übernahm die herzoglich coburg-gothaische Regierung Actien im Betrage von 1 500 000 Mk., sowie im Verein mit den Regierungen von Sachsen-Weimar und Sachsen-Meiningen auf die Dauer der ersten 10 Betriebsjahre bis 1868 eine 4 procentige Zinsgarantie für das Gesammtanlagecapital von

24 000 000 Mk., auf Grund deren sie ebenfalls alljährlich mit Zuschüssen eintreten musste.

Ist schon aus dem Vorstehenden ersichtlich, wie die herzogliche Regierung kein Opfer scheute, ihrem Lande ein ausgedehntes Eisenbahnnetz zu geben, so erhält dies einen weiteren Beweis aus dem im Jahre 1887 mit der preussischen Regierung abgeschlossenen Staatsvertrage, inhaltlich dessen sie ihre beiden eigenen Staatsbahnen Gotha-Ohrdruf und Fröttstädt-Friedrichroda ohne weitere Entschädigung lasten- und schuldenfrei per 1. April 1889 an Preussen zu vollem Eigenthum überliess gegen die Verpflichtung seitens des letzteren zum Bau und Betrieb der folgenden vier neuen Bahnlinien im Herzogthum Gotha: Ohrdruf-Gräfenroda, Georgenthal-Tambach, Ballstädt-Herbsleben, Bufleben-Grossenbehringen mit zusammen 58,4 km, und event. noch einer Linie von Schnepfenthal nach Georgenthal. Eine weitere Ausdehnung erfährt das Bahnnetz des Herzogthums noch durch die 1887 seitens Preussens zur Ausführung beschlossene Staatsbahnstrecke Zella-Mehlis-Kleinschmalkalden.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind in Gotha dem herzoglichen Staatsministerium Departement III, in Coburg der dortigen Ministerialabtheilung unterstellt.

Die auf herzoglich sachsen-coburg-gothaischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von 174,33 km. Hiervon entfallen unter Berücksichtigung des per 1. April 1889 vereinbarten Uebergangs der herzoglich gothaischen Staatsbahnen Gotha-Ohrdruf und Fröttstädt-Friedrichroda in den Besitz des preussischen Staats auf:

die preussischen Staatsbahnen	126,65	km
die Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn	1,72	„
die Ruhlaer Eisenbahn	0,51	„
die Werrabahn	45,45	„
Summa	174,33	km

Herzogthum Sachsen-Meiningen.

Geographie. 2468 qkm mit 219 000 Einwohnern. 231,00 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 9,35 km.

Das Herzogthum besteht aus einem langen, halbkreisförmigen Hauptheil im Süden Thüringens und aus 13 zwischen den anderen thüringischen Staaten zerstreut liegenden Exclaven, von denen die

Exclaven Kranichfeld und Camburg, beide nordöstlich des Haupttheils gelegen, die grössten und wichtigsten sind.

Der Hauptfluss des Landes ist die Werra; dieselbe durchströmt den Westen in seiner ganzen Ausdehnung von Südosten nach Nordwesten. Der Osten wird von der Saale und von der Steinach, einem Nebenfluss des Main, durchflossen. Die Exclave Kranichfeld liegt an der Ilm und die Exclave Camburg ebenfalls an der Saale.

In orographischer Beziehung gehört das Land westlich von der Werra dem Rhöngebirge und östlich von derselben dem Thüringer Walde an. Auch die Exclaven sind sämmtlich gebirgig und liegen theils auf dem Rhöngebirge, theils auf dem Thüringer Walde.

Ungefähr der dritte Theil von der Gesammtfläche des Herzogthums ist mit Waldungen bestanden. Bei dem gebirgigen Charakter des Landes ist der Ackerbau beschränkt und deckt, obgleich er in den Flussthälern hervorragend gut entwickelt ist, nicht den eigenen Bedarf, so dass die Einfuhr von Getreide erforderlich ist. Im nordwestlichen Theil bei Wasungen wird in beträchtlichen Mengen Tabak gebaut. Die Viehzucht steht auf hoher Stufe. Der Bergbau liefert hauptsächlich Eisenerze, in geringeren Quantitäten aber auch Steinkohlen; im Thüringer Walde wird Schiefer, Marmor, Porzellan- und Farberde sowie bei Salzungen an der Werra im äussersten Nordwesten des Herzogthums Salz gewonnen.

Ausser dem mit dem Bergbau in Verbindung stehenden Hüttenwesen erstreckt sich die Industrie besonders auf die Verfertigung feiner Holzwaaren (Sonneberger Artikel) mit Ausfuhr bis nach Amerika, auf Tuch- und Wollwaarenfabrikation, Lederbereitung, Papiermaché-, Porzellan-, Glas- und Spiegelfabriken.

Haupt- und Residenzstadt ist Meiningen, der bedeutendste Industrieplatz aber Sonneberg.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Bereits 1841 bei Abschluss des Staatsvertrages über die Herstellung einer Eisenbahn von Halle nach Cassel wurde von den betheiligten Regierungen auch der Bau einer Eisenbahn aus dieser heraus südlich durch das Werrathal über Meiningen bis an die gleichfalls bereits projectirte „Bayerische Ludwigs-Süd-Nordbahn“ (Augsburg-Bamberg-Hof) als Verbindungslinie zwischen dem norddeutschen und süddeutschen Bahnnetz ins Auge gefasst. Nachdem die Ausführung der Linie Halle-Cassel in der „Thüringischen“ und der Kurfürst-Friedrich-

Wilhelms-Nordbahn (Halle-Eisenach-Cassel) sowie die der Bayerischen Ludwigs-Süd-Nordbahn gesichert war, vereinigten sich die Regierungen der auf der westlichen Seite zwischen diesen beiden Linien gelegenen thüringischen Staaten, das Grossherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach und die Herzogthümer Sachsen-Meiningen und Sachsen-Coburg zur Erstrebung der gedachten Bahn durch das Werrathal von Eisenach bis Coburg und von da nordöstlich nach dem wichtigen Industrieort Sonneberg, während der Weiterbau von Coburg südlich nach Bayern hinein mit der königl. bayerischen Regierung vereinbart wurde, und bei dieser Bahn war der geographischen Lage nach gerade das Herzogthum Meiningen am meisten interessirt. Bei dem gebirgigen Charakter des in Frage kommenden Landstrichs und der beträchtlichen Länge der Bahn mussten sich die Anlagekosten für dieselbe höher stellen, als den Budgets der drei Staaten auferlegt werden konnte, und deshalb die Verwirklichung des Projectes der Privatindustrie überlassen bleiben; das schliessliche Zustandekommen der Bahn ist aber doch nur den drei genannten Regierungen zu verdanken. Das Privatcapital wandte sich nämlich dem Unternehmen nur mit ganz unzulänglichen Summen zu, da bereits eine Enttäuschung über die vermeintliche Rentabilität der Bahnen im Allgemeinen eingetreten war und die politischen Ereignisse des dazwischen liegenden Jahres 1848 mit seinen Nachwehen auf Handel und Wandel lasteten. Um jenes besser in Fluss zu bringen, übernahmen nun die Regierungen vorerst zusammen eine Garantie von 4% für das veranschlagte Anlagecapital von 24 000 000 Mk., betheiligten sich dann aber, da trotz dieser die Actienzeichnungen bei Weitem noch nicht genügten, auch noch mit ansehnlichen Beträgen an dem Anlagecapital selbst, und zwar übernahm das Herzogthum Meiningen ebenso wie jeder der beiden anderen Staaten 1 500 000 Mk. Aber auch alles dies genügte noch nicht, und nun griff in letzter Stunde Se. Hoheit der damals regierende Herzog Bernhard von Sachsen-Meiningen durch Uebernahme von 1 950 000 Mk. Actien für Höchstseine eigene Person helfend ein. So gebührt gerade Sachsen-Meiningen das unbestrittene Verdienst, den Bau der Werrabahn ermöglicht zu haben. In derselben erstand dem Herzogthum 1858 der erste Schienenweg, welcher den Westen des Landes in seiner ganzen Ausdehnung von Norden nach Süden durchzieht, und es bildet dieselbe noch heute die wichtigste Verkehrsstrasse des Herzogthums.

Der Osten des Landes musste unvergleichlich länger der Segnungen eigener Schienenwege entbehren, denn erst mit Concession von 1868 und Eröffnung in 1871 trieb die Thüringische Eisenbahn-

gesellschaft ihre Linien von Gera aus westlich in das Herzogthum über Pössneck und Saalfeld bis Eichicht vor, aus welcher Linie heraus dann mit Eröffnung in 1874 von einer besonderen Gesellschaft die Saal-Eisenbahn Saalfeld-Grossheringen gebaut wurde, welche auch die Exclave Camburg durchschneidet. Auch diese beiden Unternehmungen wurden von der herzoglichen Regierung nachdrücklich unterstützt. Bei dem ersteren übernahm sie zusammen mit den anderen betheiligten Regierungen eine $3^1/_2$ procentige Zinsgarantie für das ganze erforderliche Anlagecapital und bei dem letzteren für sich selbst 550 000 Mk. St.-Actien sowie, ebenfalls in Gemeinschaft mit den anderen in Frage kommenden Staaten, die volle Zinsgarantie für die erforderlich gewordene Anleihe. Die erstgedachte dieser Linien, die Gera-Eichichter Zweigbahn, brachte dem Lande eine directe Schienenverbindung mit dem Königreich Sachsen, besonders mit der Handelsmetropole Leipzig und dem Zwickauer Kohlenrevier; die Saal-Eisenbahn andererseits stellt eine directe Verbindung nach dem nördlichen Thüringen her.

War das Zustandekommen der vorgenannten drei Privatbahnunternehmungen dem Eingreifen der betheiligten Regierungen, und ganz besonders der des Herzogthums Sachsen-Meiningen zu verdanken, so trat die herzogliche Regierung so weit als erforderlich auch selbst als Eisenbahnunternehmer auf. Behufs Verbindung ihrer Hauptstadt mit dem Bahnnetz des westlichen Bayerns vereinbarte sie mit der königl. bayerischen Regierung die Herstellung der Linie Meiningen-Schweinfurt und übernahm hierbei die Ausführung des auf ihr Gebiet entfallenden Theils von der Stadt Meiningen bis an die bayerische Grenze bei Mellrichstadt auf eigene Staatskosten; diese Linie wurde 1874 dem Verkehr übergeben.

Nachdem der preussische Staat die Thüringische Eisenbahn und mit ihr die Zweigbahn Gera-Eichicht zu Eigenthum erworben hatte, verlängerte er die letztere in Gemeinschaft mit der bayerischen Staatsbahnverwaltung von Eichicht südlich über Probstzella bis an die bayerische Staatsbahnlinie Nürnberg-Bamberg-Hof, wobei die in Meiningen gelegene Theilstrecke seitens Preussens hergestellt worden ist. Auf diese Weise ist der Osten des Herzogthums in den Bereich dieser neuen 1885 eröffneten Durchgangslinie Berlin-München gezogen. Ferner baute Preussen von Plaue aus (südlich von Erfurt) über Grimmenthal nach Ritschenhausen (Station an der meiningischen Staatsbahnstrecke Meiningen-Mellrichstadt). Diese 1884 eröffnete Linie erbringt wiederum für den Westen des Herzogthums eine beträchtliche Abkürzung in nordöstlicher Richtung nach Leipzig, Halle und Berlin.

Bei dem gebirgigen Charakter des Landes und den dadurch bedingten hohen Anlagekosten der Eisenbahnen war gerade für das Herzogthum Sachsen-Meiningen die Einführung von Bahnen untergeordneter Bedeutung (Secundärbahnen) mit ihren erleichternden Vorschriften für Bau und Betrieb von wesentlicher Bedeutung, und es sind seitdem eine beträchtliche Anzahl solcher Bahnen in dem Herzogthum gebaut worden. Die meisten derselben fallen in das Gebiet der Werrabahn. Soweit sich die Gesellschaft dieser zur Ausführung derselben verstand, wurde sie wiederum gegebenen Falls von der herzoglichen Regierung durch Bewilligung von namhaften Beihülfen à fonds perdu, durch unentgeltliche Hergabe des verwendbaren fiscalischen Terrains und durch Baarvorschüsse mit nur bedingter Rückzahlung zu dem sonst noch erforderlichen Grunderwerb unterstützt.

Diejenigen ihr selbst noch erforderlich erscheinenden derartigen Zweigbahnen, zu deren Bau sich die Werrabahngesellschaft nicht verstehen wollte, baute die herzogliche Regierung auf Staatskosten. So entstanden seitens der Werrabahn gebaut 1886 die Zweigbahn Sonneberg-Lauscha und 1888 Immelborn-Liebenstein und Themar-Schleusingen. Von diesen ist nur die letztere ohne directe finanzielle Unterstützung seitens der herzoglichen Regierung geblieben, indem sie den lokalen Interessen der preussischen Stadt Schleusingen dient.

Auf Staatskosten sind resp. werden im Gebiet der Werrabahn die Zweigbahnen von Hildburghausen über Heldburg nach Friedrichshall und von Eisfeld nach Unternenbrunn hergestellt; von diesen ist die erstere bereits 1888 eröffnet, während die Fertigstellung der letzteren für Oktober 1889 bestimmt war.

Im äussersten Südosten ihres Staatsgebiets baute die Regierung ebenfalls auf eigene Kosten im Interesse der bedeutenden Schieferbrüche bei Lehesten eine Zweigbahn von dort nach der bayerischen Staatsbahnstation Ludwigstadt südlich von Probstzella.

Ausser den vorgenannten Zweigbahnen gehen von der Werrabahn noch die 1874 eröffnete Linie Wernshausen-Schmalkalden und die 1879 eröffnete Feldabahn (Salzungen-Vacha-Kaltennordheim) aus. Die erstere ist von der preussischen Stadt Schmalkalden und die letztere von der grossherzoglich weimarischen Regierung gebaut worden.

Von lokaler Wichtigkeit für die im äussersten Nordosten gelegene industriereiche Stadt Pössneck ist die von der Saal-Eisenbahngesellschaft unternommene Zweigbahn Orlamünde-Pössneck, deren Eröffnung auf Oktober 1889 vorgesehen war.

Endlich sind hier noch die 1876 eröffnete Weimar-Geraer Bahn und die in demselben Jahre eröffnete, jetzt im Besitz des

sächsischen Staats stehende Werdau-Weidaer Eisenbahn zu erwähnen, indem dieselben, wenn auch nur auf geringe Länge, meiningische Exclaven berühren.

Die Eingangs besonders genannte Exclave Kranichfeld gehört zum Verkehrsgebiet der grossherzoglich weimarischen Staatsbahn Weimar-Berka-Blankenhain-Kranichfeld; dieselbe reicht jedoch nicht auf meiningisches Gebiet herüber, sondern endet in dem weimarischen Antheil der Stadt Kranichfeld.

Wie in Vorstehendem einzeln entwickelt, hatte die herzogliche Regierung für die Werrabahn, für die Gera-Eichichter Zweigbahn und für die Saal-Eisenbahn Zinsgarantien übernommen. Die beiden ersteren haben der Regierung alljährlich bedeutende Opfer auferlegt; die für die Werrabahn ist jedoch 1868 vertragsmässig erloschen, und von der für die Gera-Eichichter Zweigbahn hat sich die Regierung beim Uebergang der Thüringischen Bahn an den preussischen Staat im Jahre 1882 durch Zahlung einer einmaligen Ablösungssumme von 700 000 Mk. befreit. Diejenige für die Saal-Eisenbahn ist dagegen nie in Anspruch genommen worden und inzwischen 1887 vertragsmässig auch bereits erloschen.

Ein eigener staatsseitiger Betrieb besteht in Meiningen nicht; die Linien Meiningen-Grenze bei Mellrichstadt und Lehesten-Ludwigstadt werden von der bayerischen Staatsbahnverwaltung betrieben, während die Linien Hildburghausen-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn einem Privatunternehmer pachtweise überlassen sind resp. werden.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind dem herzoglichen Staatsministerium unterstellt.

Die im Herzogthum gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von 231,00 km. — Hiervon entfallen auf: die meiningischen Staatsbahnen und zwar:

a. Meiningen-Bayerische Grenze bei Mellrichstadt .	20,24	km
b. Theilstrecke der Bahnlinie Ludwigstadt-Lehesten	2,26	„
c. Hildburghausen-Heldburg-Friedrichshall . . .	30,00	„
die preussischen Staatsbahnen	33,21	„
die grossherzoglich weimarische Feldabahn	6,30	„
die sächsischen Staatsbahnen	0,83	„
die Werraeisenbahn	118,79	„
die Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn	2,82	„
die Saal-Eisenbahn	15,94	„
die Weimar-Geraer Eisenbahn	0,61	„
Summa	231,00	km

Eine weitere Ausdehnung erhält das Bahnnetz des Herzogthums noch durch die 1888 seitens Preussens zur Ausführung beschlossene Staatsbahnstrecke Arnstadt-Saalfeld.

Grossherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach.

Geographie. 3595 qkm mit 317000 Einwohnern. 399,88 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 11,12 km.

Das Grossherzogthum ist der grösste unter den thüringischen Staaten.

Es besteht aus drei voneinander getrennt liegenden grösseren Theilen und zwar dem Weimarischen Kreis in der Mitte, dem Eisenacher Kreis im Westen und dem Neustadter Kreis im Osten, sowie aus mehreren Exclaven innerhalb der preussischen Provinz Sachsen, dem Königreich Bayern und den anderen thüringischen Staaten.

Der Weimarische Kreis liegt auf der thüringischen Terrasse, auf welcher sich nördlich der Stadt Weimar der Kamm des grossen Ettersberges hinzieht. Er wird im Osten von der Saale, hauptsächlich aber in seiner ganzen Ausdehnung von Südwesten nach Nordosten von der Ilm (einem Nebenfluss jener) durchflossen.

Der in Richtung von Norden nach Süden langgestreckte Eisenacher Kreis liegt auf dem Thüringer Walde und dem Rhöngebirge, welche durch die Werra voneinander getrennt sind. Bewässert wird derselbe von der Werra und deren Nebenflüssen Felda, Ulster und Hörsel.

Der Neustadter Kreis liegt ebenfalls auf dem Thüringer Walde, welcher hier jedoch nur noch als Bergland von geringerer Höhe erscheint. Durchflossen wird derselbe im Osten von der weissen Elster mit der Weida und von der Orla, einem Nebenflusse der Saale.

Von den Exclaven ist die von Ilmenau besonders zu erwähnen, indem dieselbe das Bergwerkrevier des Grossherzogthums bildet und Steinkohlen, sowie Eisen, Braunstein und Salz liefert. Sie liegt auf dem Thüringer Walde, am oberen Lauf der Ilm, südwestlich des mittleren Hauptheils. Ausserdem sind ihrer räumlichen Ausdehnung wegen die Exclaven Allstedt und Ostheim zu nennen. Die erstere liegt nördlich des mittleren Hauptheils an der Unstrut und Helme und die letztere südlich des Eisenacher Hauptheils auf dem Rhöngebirge.

Der Boden ist nicht besonders ergiebig, der auf der Hohen Rhön gelegene südliche Theil des Eisenacher Kreises sogar direct

arm; dagegen sind die Forsten, welche ungefähr den vierten Theil des Landes bedecken, und besonders die auf dem Thüringer Walde werthvoll und ertragreich. Von der Viehzucht ist die Schafzucht hervorzuheben. Im Saalethal des östlichen Theils vom Weimarischen Kreise wird viel und vorzügliches Obst gewonnen.

Die Industrie erstreckt sich hauptsächlich auf Wollen-, Baumwollen- und Leinenweberei, Strumpfwirkerei, Metall-, Porzellan- und Glaswaaren, sowie auf Pfeifenfabrikation.

Haupt- und Residenzstadt ist Weimar. In gewerblicher Beziehung ist besonders auch Ruhla (welche Stadt halb zu Weimar und halb zu Meiningen gehört) und Ilmenau von Bedeutung.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Wie die Regierungen der sämmtlichen thüringischen Staaten schon frühzeitig bemüht waren, ihren von der Natur reich gesegneten Ländern die Vortheile von Eisenbahnverbindungen zuzuwenden, und bis in die jüngste Zeit das Entstehen neuer Schienenwege erforderlichen Falls durch finanzielle Unterstützung gefördert haben, so besonders auch die des Grossherzogthums Sachsen-Weimar.

Seine Lande werden von fünfzehn verschiedenen Eisenbahnen durchzogen; neun derselben hat die Regierung durch Betheiligung am Anlagecapital, durch Zinsgarantien und Darlehen subventionirt und zwei derselben im volkswirthschaftlichen Interesse entlegener Gebietstheile, für welche sich bei weniger verlockenden Aussichten keine Privatunternehmer fanden, auf Staatskosten hergestellt; es sind dies die Feldabahn im Eisenacher Oberland und die Weimar-Berka-Blankenhainer Bahn im südwestlichen Theil des Weimarischen Kreises.

Der Zeit nach erste und der Bedeutung nach heute noch wichtigste Linie des Grossherzogthums ist die alte Stammstrecke der Thüringischen Bahn Halle-Weimar-Eisenach-Gerstungen. Dieselbe wurde bis Eisenach 1847 und die Reststrecke 1849 dem Betriebe übergeben. Sie durchzieht den Weimarischen Kreis von Osten nach Westen ungefähr in der Mitte, so dass sie von vornherein dem ganzen Kreise nutzbar wurde, während der Eisenacher Kreis allerdings nur in seinem nördlichsten Theile von ihr geschnitten wird. Diese Linie ist denn auch die Mutterbahn der ganzen thüringischen Lande geworden. Aus ihr hat sich, begünstigt durch die reiche Industrie und die Naturschönheiten Thüringens ebenso wie durch die Fürsorge der Landesfürsten ein enggemaschtes Schienennetz herausgebildet, welches sich, soweit es das gross-

herzogliche Staatsgebiet betrifft, ganz besonders auf den Weimarischen Kreis concentrirt.

So entstand in diesem 1869 die Nordhausen-Erfurter Bahn, 1874 die Saal-Unstrutbahn (Grossheringen-Straussfurt) und die Saal-Eisenbahn (Grossheringen-Saalfeld), 1876 die Weimar-Geraer Eisenbahn, 1887 die Weimar-Rastenberger Eisenbahn und die Weimar-Berka-Blankenhainer Staatsbahn.

Für den Eisenacher Kreis bildete, wie vorstehend bereits angedeutet, gleichfalls die Thüringische Stammbahn den ersten Schienenweg; den zweiten erhielt derselbe 1858 in der Werrabahn (Eisenach-Coburg-Lichtenfels), doch kamen beide unmittelbar nur dem nördlichen Theile des Kreises zu Gute, welcher ausserdem 1880 in der Ruhlaer Eisenbahn noch einen dritten Schienenweg bekam. Der südliche Theil dieses Kreises, das Eisenacher Oberland, musste trotz der Bemühungen der Regierung noch lange einer Eisenbahn entbehren. Derselbe ist durchaus gebirgig und seine Bevölkerung arm, die Anlage einer Bahn musste deshalb mit hohen Kosten verbunden sein und bot keine Aussicht auf Rentabilität. In Folge dessen fand sich keine Privatgesellschaft für ein derartiges Unternehmen und auch die Regierung konnte mit Rücksicht auf ihre Finanzen zur Anlage einer solchen sich zunächst nicht entschliessen. Erst als die billigere Gattung der Secundärbahnen eingeführt war, erhielt auch dieser Landestheil 1880 in der auf Staatskosten ausgeführten Feldabahn die langersehnte Schienenverbindung. Dieselbe lehnt sich in Salzungen an die Werrabahn an und führt mit der einen Linie bis Vacha fast an der Westgrenze und mit der anderen aus dieser heraus von Dorndorf südlich bis Kaltennordheim.

Auch für den Neustadter Kreis, resp. für die Verbindung dieses mit dem mittleren Hauptheil des Grossherzogthums (Weimarischer Kreis) hatte man sich seitens der Regierung und der Privatinteressenten schon bald nach Eröffnung der Thüringischen Stammbahn um eine Eisenbahnverbindung in einer Linie von Weimar an die Sächsisch-Bayerische Bahn (Leipzig-Hof) bemüht; bei der in Folge der erheblichen Terrainschwierigkeiten erforderlichen hohen Bausumme gelangte dieses Project aber zuerst überhaupt nicht, und später in zwei getrennten Unternehmungen, der Gössnitz-Geraer und der Weimar-Geraer Eisenbahn, zu verschiedener Zeit zur Ausführung, doch wurde entgegen dem ersten Project der Neustadter Kreis von diesen Linien nicht berührt. Demselben war aber inzwischen 1871 in der Gera-Eichichter Zweigbahn der Thüringischen Eisenbahngesellschaft ein überaus günstiger Schienenweg erstanden, indem dieser, dem Lauf der Flüsse folgend, den Kreis fast in seiner ganzen Länge durchzog und

hierbei die meisten Städte desselben berührte. In Anlehnung an diese Bahn wurde als selbstständiges Eisenbahnunternehmen 1876 die Sächsisch-Thüringische Ostwestbahn (Werdau-Weida) und 1883, von Weida ausgehend nach Süden, die sächsische Staatsbahnstrecke Weida-Mehltheuer (ursprünglich als Privatbahnunternehmen im Bau begonnen) eröffnet. Auch die Werdau-Weidaer Eisenbahn ist inzwischen in das Eigenthum des sächsischen Staates übergegangen.

Die, wie schon oben angegeben, wegen ihres Bergbaues sowie wegen des Badeortes Ilmenau wichtige Exclave gleichen Namens war 1877 durch die Zweigbahn Arnstadt-Ilmenau der Thüringischen Eisenbahn in das Schienennetz gezogen worden, welche Linie dann 1881/83 in einem selbstständigen Eisenbahnunternehmen südöstlich nach Gehren und Grossbreitenbach Fortsetzung fand.

Die Allstedter Exclave erhält demnächst in der von Preussen 1889 beschlossenen Linie Oberröblingen-Allstedt ihren ersten Schienenweg, während die von Ostheim eines eigenen solchen wohl noch auf längere Zeit entbehren dürfte; dieselbe gehört zum Verkehrsgebiet der bayerisch-meiningischen Staatsbahnstrecke Schweinfurt-Meiningen.

Wie schon Eingangs angeführt, gewährte die grossherzogliche Regierung, soweit erforderlich, allen ihren Landen zu Gute kommenden Eisenbahnunternehmungen finanzielle Unterstützung und zwar:

a. Der Thüringischen Eisenbahngesellschaft zur Stammstrecke durch Uebernahme von 2 700 000 Mk. St.-Actien und durch ein besonderes Darlehen von 1 800 000 Mk., zur Gera-Eichichter Zweigbahn durch Uebernahme einer $3^1/_2$ procentigen Zinsgarantie zusammen mit den anderen betheiligten Regierungen für das gesammte Anlagecapital dieser im Betrage von 18 000 000 Mk. St.-Actien Lit. C, und für die Zweigbahn Arnstadt-Ilmenau durch eine Subvention à fonds perdu von 312 500 Mk. Die vorerwähnte Zinsgarantie für die Gera-Eichichter Zweigbahn wurde alle Jahre in hohen Beträgen in Anspruch genommen und blieb in Kraft bis zum Uebergang der Thüringischen Bahn in das Eigenthum des preussischen Staates, wobei die grossherzogliche Regierung für ihre Actien sowie zur Ablösung der ihr zustehenden Eisenbahnsteuer einerseits und unter Aufhebung ihrer Garantiepflicht andererseits 7 500 000 Mk. erhielt.

b. Der Saal-Unstrutbahn durch Uebernahme von 120 000 Mk. St.-Actien, welche durch die Falliterklärung der Gesellschaft gänzlich werthlos geworden sind. Die Bahn ging aber ohne jegliche Betriebsunterbrechung in das Eigenthum der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn, und später als Theil dieser in das Eigenthum des preussischen Staates über.

c. Der Saal-Eisenbahn durch Uebernahme von 900 000 Mk. St.-Actien und der vollen Zinsgarantie zusammen mit den anderen betheiligten Regierungen für eine Anleihe von 3 500 000 Mk., die letztere ist jedoch, ohne dass sie der grossherzoglichen Regierung jemals finanzielle Opfer auferlegt hätte, 1887 bereits erloschen.

d. Der Weimar-Geraer Eisenbahn durch verschiedene, inzwischen aber zurückgezahlte Darlehen und eine $4^1/_2$ procentige Zinsgarantie zusammen mit den anderen betheiligten Regierungen für die St.-Actien im Gesammtbetrage von 9 000 000 Mk. Dieselbe erstreckte sich auf die ersten zehn Betriebsjahre bis incl. 1886 und ist alljährlich voll in Anspruch genommen worden.

e. Der Weimar-Rastenberger Eisenbahn durch Uebernahme von 200 000 Mk. St.-Actien.

f. Der Werrabahn durch Uebernahme von 1 500 000 Mk. St.-Actien sowie einer 4procentigen Zinsgarantie zusammen mit den anderen betheiligten Regierungen für 24 000 000 Mk. auf die ersten zehn Betriebsjahre bis incl. 1868; auch diese ist alljährlich in hohen Beträgen in Anspruch genommen worden.

g. Der Ruhlaer Eisenbahn durch Uebernahme von 60 000 Mk. St.-Actien mit nur bedingtem Dividendengenuss.

Die Feldabahn und die Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn sind, wie schon angegeben, Eigenthum des Staats, stehen aber nicht in staatsseitigem Betrieb, sondern sind pachtweise an Privatunternehmer überlassen. Die Eisenbahnangelegenheiten sind im Grossherzogthum dem Departement des Innern vom Staatsministerium unterstellt.

Die auf grossherzoglich sachsen-weimarischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von 399,88 km.

Hiervon entfallen auf:

die beiden grossherzoglichen Staatsbahnen		
a. die Feldabahn	37,70	km
b. die Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn	32,16	„
die preussischen Staatsbahnen	155,95	„
die sächsischen Staatsbahnen	40,02	„
die Weimar-Rastenberger Eisenbahn	51,04	„
die Saal-Eisenbahn	26,71	„
die Weimar-Geraer Eisenbahn	29,75	„
die Werrabahn	17,73	„
die Ruhlaer Eisenbahn	6,78	„
die Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn	2,04	„
Summa	399,88	km

Eine weitere Ausdehnung erfährt das Bahnnetz des Grossherzogthums noch durch die seitens Preussens 1888 zur Ausführung beschlossene, mit auf den Neustadter Kreis entfallende Linie Triptis-Auma-Blankenstein sowie die mit Gesetz von 1889 angeordnete Zweigbahn Oberröblingen-Allstedt (Hauptort der an der Unstrut und Helme gelegenen Exclave).

Fürstenthum Schaumburg-Lippe (Lippe-Bückeburg).

Geographie. 340 qkm mit 38 000 Einwohnern. 24,32 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 7,16 km.

Das Fürstenthum besteht aus einem abgeschlossenen Ganzen, ohne Enclaven und Exclaven, zwischen den preussischen Provinzen Westfalen, Hannover und dem zur Provinz Hessen-Nassau gehörigen Kreise Rinteln.

Es liegt im Uebergang vom norddeutschen Tieflande zum Berglande; der südliche und südöstliche Theil gehören der Gebirgsformation des Wesergebirges (Luhdener Klippen) und dem Höhenzuge des Bückeberges an. Grössere Flüsse hat dasselbe nicht aufzuweisen, dagegen liegt innerhalb seines Gebiets im äussersten Norden das Steinhuder Meer, ein grosser Landsee. Den Hauptnahrungszweig bildet die Landwirthschaft, und diese sowie die die Viehzucht stehen auf hoher Stufe. Dank dessen Getreide und Vieh zur Ausfuhr gelangen. Am Bückeberge bei Stadthagen werden Steinkohlen gleichfalls über den eigenen Bedarf gewonnen, auch befinden sich hier Sandsteinbrüche. Die Industrie ist nur unbedeutend und beschränkt sich auf Tuch- und Leinenweberei.

Die Haupt- und Residenzstadt ist Bückeburg.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Die als Theil der grossen Weltroute Berlin-Köln schon frühzeitig zur Ausführung gelangte Eisenbahn von Hannover nach Minden musste der geographischen Lage nach durch das Fürstenthum in Richtung von Osten nach Westen führen. In Unterstützung dieses Unternehmens liess Seine Durchlaucht der damals regierende Fürst Georg die 24,32 km lange, auf das Fürstenthum entfallende Theilstrecke auf Kosten der fürstlichen Rentenkammer ausführen und hierzu eine Anleihe im Betrage von 4 500 000 Mk. durch Ausgabe von ausloosbaren 25 Thlr.-Loosen aufnehmen. Die Bahn war somit nicht

Eigenthum des Staats, sondern des fürstlichen Hauses. Sie gelangte bereits 1847 zur Eröffnung und wurde von der hannöverschen Staatsbahnverwaltung gegen 50 % der antheiligen Bruttoeinnahme in pachtweisen Betrieb genommen, an deren Stelle durch die politischen Veränderungen 1866 die preussische Staatsbahnverwaltung trat, bis sie 1884 gegen Zahlung von 13 000 000 Mk. (in 4 procentigen Consols) käuflich in das Eigenthum des preussischen Staates überging.

Dieser scheinbar übermässige Preis erklärt sich aus der hohen Rentabilität der Bahn, Dank welcher sich das Anlagecapital in den 50 % der Bruttoeinnahme ganz ausnahmsweise hoch verzinste. Die Bahn berührt die beiden Städte des Fürstenthums Stadthagen und Bückeburg und genügt vollständig den Verkehrsverhältnissen des Landes, so dass ein weiterer Eisenbahnbau für den öffentlichen Verkehr sich nicht erforderlich gemacht hat, und demnach das Längenverhältniss bis ult. März 1889 unverändert 24,32 km geblieben ist.

Die Anschlussbahn Stadthagen-Osterholz ist hierbei nicht in Ansatz gekommen, da sie nicht dem öffentlichen Verkehr dient; erwähnt ist sie hier aber beiläufig, weil sie auf verschiedenen Eisenbahnkarten mit eingezeichnet ist.

Schleswig, Holstein und Lauenburg.

Bei Beginn der Eisenbahnära gehörten, wie bekannt, die Herzogthümer Schleswig, Holstein und Lauenburg, welche die heutige preussische Provinz Schleswig-Holstein bilden, zum Königreich Dänemark. Nachdem die Lostrennung dieser ursprünglich deutschen Länder von Dänemark bereits 1848 seitens des damaligen Deutschen Bundes durch einen, bezüglich der Folgen vorläufig unfruchtbaren Krieg versucht worden war, entbrannte 1864 der zweite schleswig-holsteinische Krieg, welcher damit endete, dass Dänemark die drei Herzogthümer an die beiden damaligen deutschen Grossmächte Preussen und Oesterreich verlor. Lauenburg wurde darauf seitens Oesterreichs in dem Gasteiner Vertrage von 1865 gegen eine Geldentschädigung gänzlich an Preussen überlassen, zunächst aber nur mittelst einer Personalunion mit diesem verbunden, so dass der König von Preussen gleichzeitig Herzog von Lauenburg wurde. Schleswig und Holstein dagegen kamen erst durch den Prager Frieden, welcher den Krieg von 1866 beendete, in den alleinigen Besitz von Preussen und wurden unterm 24. Dezember 1866 mit der preussischen Monarchie vereinigt, während die völlige Einverleibung Lauenburgs in den preussischen Gesammtstaat erst 1876 erfolgte.

Die Haupterwerbsquelle der Bewohner bilden Landwirthschaft, Viehzucht und Handel, welcher in Folge der geographischen Lage der Herzogthümer zwischen der unteren Elbe, Nord- und Ostsee und begünstigt durch zahlreiche natürliche Häfen schon frühzeitig durch die Schifffahrt vermittelt worden war.

Der dänischen Krone gebührt unstreitig der Ruhm, die Einführung und Entwicklung des Eisenbahnwesens in den Elbherzogthümern (Sammelname der

Herzogthümer Schleswig, Holstein und Lauenburg) wesentlich erleichtert und unterstützt zu haben, soweit nur die eigenen handelspolitischen Interessen zur Geltung kamen, sie war aber um so eifersüchtiger auf das Aufblühen der benachbarten nordischen Handelsmetropolen und ist deshalb für die angrenzenden Staaten ein äusserst unbequemer Nachbar gewesen betreffs jener Linien, welche nicht ausschliesslich ihren Interessen dienen sollten.

Der erste Anstoss bezüglich des Eisenbahnwesens wurde durch das bereits 1832 seitens der Lübecker Kaufmannschaft aufgestellte Project einer Eisenbahn von Lübeck nach Hamburg gegeben. Dasselbe kam aber damals in Folge der ablehnenden Haltung der dänischen Regierung nicht zur Ausführung, hätte geographisch auch nur den äussersten Südosten des Herzogthums Schleswig betroffen; es war jedoch deshalb für die Elbherzogthümer von hoher Wichtigkeit, weil es der Krone Dänemark die Gefahr einer schweren Benachtheiligung für die holsteinischen Seestädte Kiel und Altona vor Augen führte und so die Eisenbahnfrage in den Elbherzogthümern in Fluss brachte. Durch jenes erste Project veranlasst, welches ausser der Verbindung der beiden nordischen Handelsstädte Lübeck und Hamburg gleichzeitig eine Verbindung der Ost- und Nordsee bezweckte, wurden zahlreiche andere mit gleichem Endzweck wachgerufen, indem natürlich jede der vielen Küstenstädte Ausgangspunkt der betreffenden Verbindungsbahn zwischen den beiden Meeren werden wollte. Vor Allem aber wurde die dänische Regierung dadurch veranlasst, die Verbindung der beiden Meere durch eine Eisenbahn resp. die darauf zielenden inländischen Projecte eingehend zu prüfen. Sie ernannte hierzu eine besondere Commission, und diese erliess zufolge Allerhöchster Entschliessung vom 12. Mai 1840 unterm 18. desselben Monats allgemeine Bestimmungen, unter welchen die Anlegung von Eisenbahnen zur Verbindung der Nord- und Ostsee innerhalb der Herzogthümer Schleswig und Holstein an Privatunternehmer gestattet werden sollte. Hiernach waren die Gesuche um Erlaubniss zur Anlage derartiger Eisenbahnen zunächst der gedachten Commission vorzulegen, während die Ertheilung der definitiven Concession nur Sr. Majestät dem Könige von Dänemark Allerhöchstselbst zustehen sollte. Die Bestimmung des Anlagecapitals, die Genehmigung zur Aufnahme von Anleihen, zur Eröffnung des Betriebes nach behördlicher Prüfung der Anlagen und die Genehmigung der Tarife wurden gleichfalls der Allerhöchsten Entschliessung vorbehalten, und zur Ausübung der staatsseitigen Aufsicht die Einsetzung königlicher Commissare angeordnet. Die Concessionsdauer wurde auf mindestens 50 Jahre vom Tage der Eröffnung an bestimmt und begriff das ausschliessliche Bau- und Betriebsrecht in sich. In den weiteren Festsetzungen kommt die grosse Fürsorge zum Ausdruck, deren sich solche Eisenbahnen seitens der königlichen Regierung zu erfreuen haben sollten. Dieselbe stellte die Betheiligung am Anlagecapital bis zum vierten Theil in Aussicht, verpflichtete sich zur unentgeltlichen Hergabe des verwendbaren fiscalischen Terrains, sprach die Eisenbahnen von allen königlichen Steuern und Abgaben frei, sicherte Rückzahlung des Eingangszolls für die zum Bau und Betrieb erforderlichen Materialien, Locomotiven und Wagen zu und stellte sehr milde Bedingungen betreffs der Verpflichtungen der Eisenbahnen der Postverwaltung gegenüber, indem diese ausser Briefen, Zeitungen und dem Postbegleitpersonal täglich in jeder Richtung nur bis 600 Pfund Postgüter unentgeltlich zu befördern haben sollten, für das Uebergewicht aber der tarifmässige Preis zur Erhebung kommen konnte. Beschädigungen in Kriegsfällen durch den Feind oder im Interesse der Landesvertheidigung und die Benutzung der Bahn zur Beförderung von Truppen und Kriegsmaterial in Kriegs-

zeiten gaben aber auch hier keinen Anspruch auf Ersatz. Ferner sollten, wie überall, die Unternehmer zur Haftpflicht herangezogen werden für allen auf der Bahn und durch dieselbe veranlassten Schaden an Personen und Gütern, soweit sie nicht die eigene Schuld des Beschädigten oder unabwendbaren äusseren Zufall nachweisen könnten. Die Unternehmer sollten das Vorzugsrecht bezüglich Concessionirung von Zweigbahnen haben. Bezüglich der zwangsweisen Erwerbung des in Privatbesitz befindlichen Grund und Bodens wurde die Verordnung vom 28. November 1837 „über das Verfahren bei Ausmittelung der Entschädigung für die bei Vornahme neuer Strassenbauten abzutretenden Grundstücke und Gerechtsame“ auch auf die Eisenbahnen anwendbar erklärt.

Auf Grund dieser Bestimmungen entstand mit Concession von 1842 die Altona-Kieler Eisenbahn, auch König Christian VIII.-Ostseebahn genannt, und es wurde dieselbe als erster Schienenweg in den Elbherzogthümern am 18. September 1844 eröffnet. Sie bildet die Stammbahn des Landes, indem alle späteren Eisenbahnen in unmittelbarer oder mittelbarer Anlehnung an dieselbe hergestellt worden sind. So wurden die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn mit Concession von 1844, die Rendsburg-Neumünstersche mit Concession von 1845, die König Friedrich VII.-Südschleswigsche Bahn (Rendsburg-Flensburg mit Zweig nach Tönning) mit Concession von 1852, die Schleswig-Klosterkruger Eisenbahn mit Concession von 1857 ins Leben gerufen und die „Nordschleswigschen Bahnen“ (Flensburg-Jütische Grenze gegen Vamdrup mit Zweigen nach Tondern, nach Apenrade und nach Hadersleben) 1862 concessionirt, von diesen letzteren aber unter dänischer Herrschaft nur noch die Theilstrecke Flensburg-Rothenkrug eröffnet.

Diese Bahnen bildeten ein in sich geschlossenes, mit den deutschen Bahnen zunächst aber nicht in Verbindung stehendes Netz. Eine solche wurde erst in der 1865/66 eröffneten Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, also erst nach Loslösung der Elbherzogthümer von der Krone Dänemark erreicht.

Das Herzogthum Lauenburg erhielt den ersten Schienenweg in der bereits 1845 concessionirten Berlin-Hamburger Eisenbahn und weitere in der 1851 eröffneten Zweigbahn Büchen-Lauenburg dieser, sowie in der 1850 unter interimistischer deutscher Verwaltung concessionirten Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Schliesslich wurde noch 1860 der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft die den Südosten des Herzogthums Holstein betreffende directe Linie Lübeck-Hamburg concessionirt, welche s. Z. das erste Eisenbahnproject in den Elbherzogthümern gebildet hatte, doch ist dieselbe erst unter deutscher Herrschaft 1865 dem Betriebe übergeben worden.

Wie bekannt und wie auch unsererseits bereits angegeben ist, gelangten die Elbherzogthümer 1865/66 in ausschliesslich preussischen Besitz, und die weitere Entwickelung ihres Bahnnetzes bildet demgemäss nicht mehr das Thema dieses Artikels. Zum Schluss sei indess nochmals hervorgehoben, dass alle genannten Bahnen Privatunternehmungen waren, die dänische Regierung aber ihrerseits Staatsbahnen in den Elbherzogthümern nicht gebaut hat.

Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt.

Geographie. 940 qkm mit 85 000 Einwohnern. 30,29 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 3,22 km.

Das Fürstenthum besteht aus der auf dem Thüringer Walde gelegenen Oberherrschaft und aus der auf dem Kyffhäuser gelegenen

Unterherrschaft. Die erstere wird wiederum gebildet aus dem Haupttheil des Fürstenthums mit der Haupt- und Residenzstadt Rudolstadt, aus der östlich davon gelegenen Exclave Leutenberg und mehreren kleineren Parcellen, und die Unterherrschaft aus einem grösseren Theil mit der Stadt Frankenhausen und zwei westlich davon gelegenen kleineren Theilen.

Der Haupttheil der Oberherrschaft wird von der Saale im äussersten Osten und deren Nebenflüssen Schwarza und Ilm, die Exclave Leutenberg ebenfalls von der Saale und deren Nebenfluss Sormitz, der Haupttheil der Unterherrschaft von der kleinen Wipper durchflossen.

In der Oberherrschaft sind Waldungen, in der Unterherrschaft Ackerland vorherrschend. In beiden Theilen des Landes wird Bergbau getrieben; derselbe liefert in der Oberherrschaft Kupfer, Eisen, Alaun, Vitriol und in der Unterherrschaft Braunkohlen und Salz, diese beiden Artikel jedoch nur in geringen Quantitäten für den lokalen Bedarf.

Von der Industrie steht die Porzellanmanufactur obenan; ihr folgen die Metallfabrikation, Woll-, Baumwoll- und Leinenweberei, chemische Fabriken und Glashütten. Vor Allem aber ist das Fürstenthum, besonders die Oberherrschaft, berühmt durch seine Naturschönheiten, deren Glanzpunkt das Schwarzathal bildet, weshalb es sich eines regen Touristenverkehrs erfreut.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Da es dem Fürstenthum an grösseren Consumtions- und Productionsplätzen fehlt, konnte es für die Anlage von Eisenbahnen nicht direct massgebend werden; wenn aber die Trace grösserer Eisenbahnunternehmungen in Rudolstädter Gebiet fiel, hat die fürstliche Regierung dieselben ebenso wie die anderen Regierungen der thüringischen Staaten in nachdrücklicher Weise unterstützt. Zunächst handelte es sich hierbei um die Gera-Eichichter Zweigbahn der Thüringischen Eisenbahn. Dieselbe berührt in ihrer Endstrecke Pössneck-Saalfeld-Eichicht den nördlichen Theil der Exclave Leutenberg, und es ermöglichte die fürstliche Regierung in Gemeinschaft mit den anderen in Frage kommenden Staaten das Zustandekommen dieser 1871 eröffneten Bahn durch Betheiligung an einer 3½ procentigen Zinsgarantie für das Anlagecapital — Thüringische St.-Actien Lit. C im Betrage von 18 000 000 Mk. —; dieselbe ist bis zum Uebergang des Thüringischen Eisenbahnunternehmens in den Besitz des preussischen Staates 1882 alljährlich mit hohen Beträgen in Anspruch

genommen worden. Bei Verkauf befreite sich jedoch die fürstliche Regierung gleich den anderen von der Zinsgarantie durch Zahlung einer einmaligen Abfindungssumme von 128 000 Mk. an Preussen, während sie andererseits auf die ihr eigentlich zustehende Quote aus der Eisenbahnsteuer resp. die entsprechende Abfindung verzichtete.

Bei Anlage der Saal-Eisenbahn (Grossheringen-Saalfeld) kam der nordöstlichste Theil des Rudolstädter Hauptcomplexes in Frage, und die fürstliche Regierung unterstützte dieses Privatbahnunternehmen von vornherein durch Uebernahme von 372 000 Mk. St.-Actien sowie später durch Betheiligung an der Zinsgarantie für eine Anleihe von 3 500 000 Mk.; letztere ist jedoch nie in Anspruch genommen worden und 1887 bereits erloschen. Diese Bahn, welche die Hauptstadt Rudolstadt berührt, wurde 1874 dem Verkehr übergeben. Aus derselben heraus wurde noch eine kurze, aber ganz auf fürstlich Rudolstädter Gebiet fallende Zweigbahn von Schwarza nach der Stadt Blankenburg in Thüringen, dem Eingangspunkt in das Schwarzathal, gebaut und 1884 eröffnet.

Es möchte Wunder nehmen, dass der Schienenweg nicht in das zum Zielpunkt zahlreicher Touristenausflüge gewählte Schwarzathal selbst vorgetrieben ist. Des Fürsten Wort hat aber dem ungestümen Dampfross am Eingangspunkt in dieses Paradies „Halt“ geboten, und Jeder, dem es vergönnt gewesen, den idyllischen Zauber desselben kennen zu lernen, wird gewiss dem fürstlichen Hüter dieses seines königlichen Besitzes Dank wissen, dass er denselben vor Entweihung durch schrankenlose Besucher, die der erleichterte Verkehr mit sich bringen würde, geschützt hält. Man denke sich ein Berliner Pfingstpublikum in diesem Allerheiligen der Natur!

Mit Eröffnung in 1885 verlängerte Preussen die Gera-Eichichter Zweigbahn von Eichicht aus weiter nach Süden zum Anschluss an das bayerische Bahnnetz und die Anfangsstrecke dieser Linie fällt ebenfalls noch in die fürstliche Exclave Leutenberg.

Die Ländertheile der Unterherrschaft gehören dem Verkehrsgebiet der jetzt im Besitz des preussischen Staats befindlichen Nordhausen-Erfurter Eisenbahn an, werden aber von dieser nicht selbst berührt.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind dem fürstlich schwarzburgrudolstädtischen Ministerium unterstellt.

Die auf rudolstädtischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von 30,29 km.

Hiervon entfallen auf:

die preussischen Staatsbahnen	14,84 km
die Saal-Eisenbahn	15,45 „
Summa	30,29 km

Eine weitere Ausdehnung erfährt das Bahnnetz des Fürstenthums noch durch die 1888 seitens Preussens zur Ausführung beschlossene Staatsbahnstrecke Arnstadt-Saalfeld. Dieselbe fällt zum grössten Theil in Rudolstädter Gebiet und zwar in den nördlichen Theil des Hauptcomplexes der Oberherrschaft.

Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen.

Geographie. 862 qkm mit 75 000 Einwohnern. 78,65 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 9,12 km.

Das Fürstenthum besteht aus der nördlich, innerhalb der preussischen Provinz Sachsen gelegenen Unterherrschaft und der südlich, im eigentlichen Thüringen gelegenen Oberherrschaft, welch letztere in sich wiederum zwei getrennte grössere Theile und drei Exclaven umfasst.

Die Unterherrschaft wird von den Unstrut-Nebenflüssen Wipper und Helbe durchflossen und von den Höhenzügen der Hainleite zwischen Helbe und Wipper und des Kyffhäuser nördlich der Wipper durchzogen, hat im Allgemeinen aber nur den Charakter des Hügellandes.

Die Oberherrschaft liegt auf dem Thüringer Walde und wird von der Ilm (Nebenfluss der Saale) und der Gera (Nebenfluss der Unstrut) bewässert.

Die Erstere ist ein reiches Kornland mit beträchtlicher Viehzucht, die Letztere ist reich an Wald, aber arm an Getreide.

Von Industriezweigen ist besonders die Porzellan- und Glasfabrikation sowie Wollenweberei stark entwickelt.

Hauptstadt und Residenz des Fürstenthums ist Sondershausen in der Unterherrschaft. Gewerblich und geschäftlich, sowie auch der Einwohnerzahl nach bedeutender ist aber die in der Oberherrschaft gelegene Fabrikstadt Arnstadt.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Solange der Eisenbahnbau und die Betriebseinrichtungen nur den grösseren Verkehrsverhältnissen angepasst waren, konnte das Fürstenthum bei der nur geringen Ausdehnung seiner einzelnen Landestheile

naturgemäss eine eigene Eisenbahngeschichte nicht haben; die fürstliche Regierung musste sich vielmehr darauf beschränken, das Entstehen grösserer ihren Gebieten zu Gute kommender Eisenbahnunternehmungen zu fördern und zu unterstützen, und sie hat dies im reichsten Masse gethan.

So bestimmte sie im Interesse ihrer Oberherrschaft und besonders ihrer Fabrikstadt Arnstadt die Thüringische Eisenbahngesellschaft 1865 zum Bau einer Zweigbahn von Neudietendorf nach Arnstadt, indem sie für das ganze Anlagecapital zu dieser im Betrage von 1 094 700 Mk. die volle $4^1/_2$ procentige Zinsgarantie übernahm.

Diese Zweigbahn wurde 1867 dem Betriebe übergeben und erforderte denn auch alljährlich nennenswerthe Zinszuschüsse. Ferner unterstützte die Regierung später den Weiterbau dieser Zweigbahn südlich über Plaue nach dem in weimarischem Gebiet gelegenen Badeort Ilmenau durch Zahlung einer einmaligen Subvention à fonds perdu an die Thüringische Eisenbahngesellschaft im Betrage von 437 500 Mk., wodurch sie sich gleichzeitig vertragsmässig von der eben angeführten Zinsgarantie befreite, welche ursprünglich auf so lange festgesetzt war, bis 10 Jahre hintereinander die Verzinsung des Anlagecapitals durch die Betriebsüberschüsse der Zweigbahn Neudietendorf-Arnstadt selbst Deckung gefunden hätte. Die Eröffnung bis Ilmenau erfolgte 1879.

Ebenso hatte die fürstliche Regierung auch ihrer Unterherrschaft die Segnungen einer dieselbe in der Richtung von Norden nach Süden durchziehenden Schienenverbindung zugewendet, indem sie das Zustandekommen der Nordhausen-Erfurter Bahn durch eine hohe Betheiligung an deren Anlagecapital und eine theilweise Zinsgarantie ermöglichte. Sie übernahm die Hälfte der St.-Actien mit 1 875 000 Mk. und die Hälfte einer 4 procentigen Zinsgarantie für das gesammte St.-Actiencapital im Betrage von 3 750 000 Mk. auf die Dauer von 10 Jahren. Die Bahn, welche innerhalb des Fürstenthums die Städte Sondershausen und Greussen, sowie die Ortschaften Hohenebra und Wasserthalleben berührt, wurde 1869 eröffnet. Die von ihr übernommenen St.-Actien veräusserte die Regierung noch vor Eröffnung der Bahn, bezüglich der Zinsgarantie musste sie alljährlich mit dem vollen auf sie entfallenden Betrage von 75 000 Mk. eintreten.

Beide Bahnen, die Thüringische sowohl als die Nordhausen-Erfurter, sind inzwischen in das Eigenthum des preussischen Staates übergegangen und hierbei die finanziellen Engagements der fürstlichen Regierung betreffs der Zinsgarantie einerseits und Anspruch

auf Eisenbahnsteuer andererseits durch einmalige Abrechnung abgelöst worden.

Nachdem technisch für Bahnen mit geringerem Verkehr die Möglichkeit und Zulässigkeit eines leichteren und daher bedeutend billigeren Baues festgestellt und hierauf einheitlich für ganz Deutschland 1878 eine Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung (Secundärbahnen) aufgestellt worden war, richtete die fürstliche Regierung ihr Augenmerk darauf, ihre wichtigeren abseits der bereits genannten Bahnen liegenden Wohnplätze durch den Bau von secundären Zweigbahnen mit in das Schienennetz zu ziehen und nahm hierbei gegebenen Falls die Herstellung solcher auf Staatskosten selbst in die Hand. So baute sie in der Oberherrschaft 1881/83 eine normalspurige Eisenbahn von Ilmenau über Gehren nach Grossbreitenbach und in der Unterherrschaft eine ebensolche 1883 von der Station Hohenebra der Linie Nordhausen-Erfurt nach Ebeleben, verkaufte aber beide Bahnen 1884 an den bekannten Eisenbahnunternehmer Bachstein, welcher dieselben auf Kosten der Regierung bereits gebaut und von Eröffnung an auch in Betrieb gehabt hatte.

Die ausserdem noch zum grössten Theil im Fürstenthum (Oberherrschaft) gelegene Bahn Arnstadt-Ichtershausen dagegen war von Anfang an Privatunternehmen und die Regierung bei dieser finanziell in keiner Weise betheiligt; dieselbe ist 1885 eröffnet worden.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind der Abtheilung des Innern des fürstlichen Ministeriums unterstellt.

Die auf fürstlich schwarzburg-sondershausenschem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von 78,65 km.

Hiervon entfallen auf:

die preussischen Staatsbahnen	49,46	km
die Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn	8,70	„
die Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn	17,09	„
die Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn	3,40	„
Summa	78,65	km

Eine weitere Ausdehnung erfährt das Bahnnetz des Fürstenthums noch durch die seitens Preussens 1888 zur Ausführung beschlossene Staatsbahnstrecke Arnstadt-Saalfeld und die mit Gesetz von 1889 angeordnete Linie von Reinsdorf (an der Strecke Sangerhausen-Erfurt) nach Frankenhausen in der Unterherrschaft.

Fürstenthum Waldeck.

Geographie. 1121 qkm mit 57000 Einwohnern. $11_{,96}$ km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm $1_{,07}$ km.

Das Land besteht aus zwei voneinander getrennt liegenden Theilen, dem eigentlichen Fürstenthum Waldeck und dem Fürstenthum Pyrmont. Das Erstere liegt zwischen den preussischen Provinzen Hessen-Nassau und Westfalen auf dem Sauerländischen Gebirge und wird im Süden von der Eder, einem Nebenfluss der Fulda, und im Norden von der Diemel, einem Nebenfluss der Weser, sowie von deren Zufluss Twiste durchflossen. Das Fürstenthum Pyrmont liegt nordöstlich von jenem zwischen den preussischen Provinzen Hannover und Westfalen, dem Herzogthum Braunschweig und dem Fürstenthum Lippe-Detmold. Dasselbe ist ebenfalls gebirgig und orographisch zum Teutoburger Walde zu rechnen, wird aber auch mit dem selbstständigen Namen „Pyrmonter Bergland“ bezeichnet. Durchflossen wird es von der Emmer, einem Nebenfluss der Weser. Den Hauptnahrungszweig der Bewohner bilden in beiden Landestheilen Ackerbau und Viehzucht; zwei Fünftel des Landes sind mit Waldungen bestanden; der Bergbau liefert Eisen- und Manganerze; am bekanntesten und berühmtesten sind aber die Mineralquellen des Landes, im Waldeckschen bei Wildungen und noch mehr die von Pyrmont. Die Industrie ist noch wenig entwickelt. Haupt- und Residenzstadt ist Arolsen im Fürstenthum Waldeck; sie bildet zugleich den Haupthandelsplatz dieses Landestheils und hat Eisenhütten und Wollzeugfabrikation.

Laut Vertrag vom 18. Juli 1867 ist die innere Verwaltung der Fürstenthümer an Preussen überlassen, und an der Spitze derselben steht ein von Sr. Majestät dem König von Preussen zu ernennender Landesdirector.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Bei dem Mangel an grösseren Wohnorten, sowie an ergiebigen Productionsplätzen konnte das Land zunächst ein Feld für selbstständige Eisenbahnunternehmungen nicht bieten; der gebirgige Charakter desselben liess es aber überdies bei Feststellung der Richtung durchgehender Linien eher vermeiden als aufsuchen, und so wurde dem Fürstenthum Pyrmont ein Schienenweg erst 1872 in der Hannover-Altenbekener Eisenbahn, während das Fürstenthum Waldeck noch länger eines eigenen solchen entbehren musste.

Bei Projectirung der Hannover-Altenbekener Bahn wurde, nachdem, wie bereits oben erwähnt, 1867 die innere Verwaltung des Landes an Preussen übergegangen war, zunächst mit Gesetz vom 1. Januar 1869 der die Expropriation behandelnde Theil des preussischen Eisenbahngesetzes von 1838 auch auf die Fürstenthümer Waldeck und Pyrmont ausgedehnt, und dann unterm 11. März 1870 ein besonderes „Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen in den Fürstenthümern Waldeck und Pyrmont“ erlassen. Dasselbe bestimmt, dass die Anlage von Eisenbahnen der landesherrlichen Genehmigung bedarf, ertheilt ferner für solche das Expropriationsrecht, ordnet das Aufsichtsrecht des Landesdirectors und bringt ferner das ganze preussische Eisenbahngesetz von 1838 nebst dem Zusatzgesetz vom 3. Mai 1869 zu diesem, und die Gesetze vom 30. Mai 1853, vom 21. Mai 1859 und vom 16. März 1867 über die Besteuerung der Eisenbahnen auch für die Fürstenthümer Waldeck und Pyrmont zur Geltung.

Bezüglich des eigentlichen Fürstenthums Waldeck trat der obengedachte zweite Fall ein, dass das Land seines gebirgigen Charakters wegen direct umgangen wurde, indem man die ebenfalls 1872 eröffnete Linie Warburg-Schwerte der Bergisch-Märkischen Eisenbahn auf Kosten der Länge ausserhalb des Fürstenthums durch das Diemelthal führte. Immerhin kam diese Linie aber wenigstens dem nördlichen Grenzstrich zu Gute, indem sie zum Theil sogar dicht an der Grenze entlang läuft. In Anlehnung an diese Linie wurde 1874 als erster kurzer Schienenweg in dem Fürstenthum Waldeck selbst die Rhene-Diemelthalbahn Bredelar-Martenberg seitens Privater, zunächst jedoch nur als Grubenbahn eröffnet, doch kam 1882 auch der öffentliche Güterverkehr auf derselben zur Einführung, während die Personenbeförderung auch gegenwärtig noch ausgeschlossen ist.

Die Aufstellung der Normen für Secundärbahnen ermöglichten es der preussischen Regierung, dem Fürstenthum Waldeck endlich die langentbehrten directen Schienenwege zu bringen durch Erbauung solcher auf preussische Staatskosten. Zunächst wurde mit Eröffnung in 1884 der Badeort Wildungen durch Bau der Zweigbahn Wabern-Wildungen in das Schienennetz gezogen und 1885 die Ausführung der Linie Warburg-Arolsen, sowie mit Gesetz von 1889 deren Fortsetzung südlich bis Corbach angeordnet; diese Linie wird den grössten Theil des Fürstenthums in der Richtung von Norden nach Süden erschliessen, doch harrt dieselbe gegenwärtig (1889) noch der Eröffnung.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind dem Landesdirector und als Recursinstanz dem preussischen Ministerium der öffentlichen

Arbeiten unterstellt. Die in Betrieb befindlichen Linien hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von 11,96 km. — Hiervon entfallen, nachdem die Hannover-Altenbekener Bahn, wie bekannt, in Besitz des preussischen Staats übergegangen, auf:

die preussischen Staatsbahnen	9,90 km
die Rhene-Diemelthalbahn	2,06 „
Summa	11,96 km

Königreich Württemberg.

Geographie. 19 504 qkm mit 2 015 000 Einwohnern. 1460,79 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 7,49 km.

Das Königreich besteht aus einem zusammenhängenden Ganzen im Südwesten Deutschlands, von welchem nur einige kleine Exclaven getrennt liegen. Der politischen Eintheilung nach wird es im Osten und Nordosten vom Königreich Bayern, im Nordwesten, Westen und Südwesten aber vom Grossherzogthum Baden begrenzt; im Süden bildet der Bodensee eine natürliche Grenze gegen die Schweiz. Innerhalb Württembergs liegt das zu Preussen gehörige Hohenzollern (die früher selbstständigen Fürstenthümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen).

Der Süden des Landes wird von der Donau und deren linksseitigen Nebenflüssen Lauter und Brenz durchflossen, von den rechtsseitigen bildet die Iller den Grenzfluss gegen Bayern. Der Norden gehört dem Stromgebiet des Rhein an, und dessen rechtsseitiger Nebenfluss Neckar bildet die Hauptwasserstrasse des Königreichs. Von den Nebenflüssen dieses sind rechtsseitig besonders Erms, Rems, Murr, Kocher und Jagst, und von den linksseitigen die Enz mit der Nagold zu nennen. Ausserdem gehört im Nordosten noch die Tauber, ein linker Nebenfluss des Main, hierher. Die Donau durchfliesst das Land in der Richtung von Südwesten nach Nordosten, der Neckar und die Tauber dagegen in der Richtung von Süden nach Norden.

Württemberg ist durchaus Gebirgsland. Westlich des Neckar erhebt sich der Schwarzwald und östlich desselben der fränkische Jura; im Süden reicht dieser bis an die Donau heran, und südlich der Donau wiederum dehnt sich die schwäbisch-bayerische Hochebene aus, auf welche im äussersten Südosten die Vorberge der bayerischen Alpen unter dem Namen Adelegg herüber reichen.

Trotz des gebirgigen Charakters des Landes ist die Bodencultur besonders in den Flussthälern und Hügellandschaften derartig

gut entwickelt, dass die Landwirthschaft die Haupterwerbsquelle der Bevölkerung bildet; mit derselben ist bedeutende Rindviehzucht verbunden. Auch Wein-, Hopfen- und besonders Obstbau sind nennenswerth, doch liefert der erste nur geringwerthige, der Obstbau dagegen anerkannt gute Erzeugnisse. Ungefähr ein Drittel des Landes ist mit gut cultivirten Waldungen bestanden, und Holz bildet den Hauptausfuhrartikel. Bergbau wird sowohl im Schwarzwald wie auch im Jura betrieben, indess beschränkt er sich nur auf die Gewinnung von Erzen; Salinen befinden sich bei Hall, Friedrichshall, Wilhelmshall und Sulz. Auch hat das Land über 70 Mineralquellen aufzuweisen. Die Industrie ist weniger grossartig, aber ausserordentlich vielseitig.

Die Haupthandelsplätze sind Stuttgart, Heilbronn, Ulm, Friedrichshafen und Cannstatt. Haupt- und Residenzstadt sowie Sitz der Landesbehörden ist Stuttgart.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Der königlich württembergischen Regierung gebührt das Verdienst, die erste in Deutschland gewesen zu sein, welche nicht bloss einzelnen Projecten, sondern in umfassender Weise dem Eisenbahnwesen ihre Aufmerksamkeit zuwandte. Württemberg besitzt in dem Neckar als schiffbarem Nebenfluss des Rhein sowie im Bodensee wichtige Wasserstrassen, und die Donau wird unmittelbar bei ihrem Austritt aus Württemberg schiffbar. So erschien es schon früher zur Vermittlerin des Verkehrs durch Süddeutschland berufen, und deshalb liess in den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts des damals regierenden Königs Majestät Vorstudien über Canalverbindungen zur Vervollkommnung der Verkehrsstrassen vornehmen. Als jedoch die Erfindung der Locomotive als fortbewegende Kraft für die Eisenbahnen die allgemeine Aufmerksamkeit auf dieses Verkehrsmittel lenkte, beauftragte bereits im Jahre 1830 die königliche Regierung eine besondere Commission mit Begutachtung der Frage über den Bau von Eisenbahnen. Die sehr gründlichen Erhebungen dieser Commission liessen sie 1834 ihr Gutachten dahin abgeben, dass zur Verbindung des Neckar resp. des Rhein mit der Donau und dem Bodensee die Anlage einer Eisenbahn anzustreben sei. Da es sich hierbei von vornherein um eine lange Linie handelte und überdies bei dem gebirgigen Charakter des Landes die Eisenbahnen verhältnissmässig hohe Anlagekosten erfordern mussten, so konnte und wollte sich die Regierung nicht sogleich zur Ausführung derselben auf Staatskosten entschliessen. Dagegen machte sich

gerade in der ersten Zeit der Eisenbahnära in weiten Schichten der Bevölkerung ein lebhaftes Interesse für das neue Verkehrsmittel geltend, und so bildeten sich zur Ausführung jenes Projectes 1835 zwei Privatgesellschaften in Stuttgart und in Ulm. Auf das Vorgehen der im Januar 1836 zu Stuttgart zusammen getretenen Deputationen aus den bedeutenderen Städten des Königreichs vereinigten sich die beiden oben gedachten Gesellschaften zu der „Württembergischen Eisenbahngesellschaft“ behufs Erbauung einer Eisenbahn von Heilbronn a. Neckar über Stuttgart nach Ulm a. Donau und von da nach Friedrichshafen a. Bodensee. Dieser Gesellschaft stand aber weder ein Johannes Scharrer, noch ein Friedrich List zur Seite, und ihr fehlte überhaupt diejenige Energie, welche zur Durchführung eines ersten grossen Eisenbahnprojectes erforderlich gewesen wäre. Ihre eigene Thätigkeit beschränkte sie fast nur auf die Einladung zu Actienzeichnungen, wegen aller anderen einleitenden Schritte, besonders bezüglich der technischen Vorarbeiten dagegen wandte sie sich an die Regierung, welche dieselben dann auch sogar auf Staatskosten übernahm. Da diese letzteren das Erforderniss eines unvergleichlich höheren Anlagecapitals ergaben, als bis dahin gezeichnet war, liess die Gesellschaft ohne weitere Versuche die Hoffnung fallen, das Project ihrerseits durchzuführen, und löste sich 1838 bereits wieder auf. Wohl bildeten sich 1840 wiederum verschiedene Vereine, durch deren Projecte sich die Linie Stuttgart - Friedrichshafen aus einer Locomotivbahn Stuttgart - Cannstatt, einem Canal Cannstatt - Ulm und einer Pferdebahn Ulm-Friedrichshafen zusammen gesetzt hätte, während Stuttgart - Heilbronn hierbei ganz unberücksichtigt blieb. Zu praktischen Resultaten kam aber kein einziger dieser Vereine, und so wurde Württemberg trotz der frühzeitigen Bestrebungen seiner Regierung in der Einführung von Eisenbahnen durch viele andere deutsche Staaten überflügelt. Es drohte so für das Land die Gefahr, dass der grosse Welthandel sich mit Umgehung Württembergs neue Wege suchen würde, und diese Gesichtspunkte veranlassten die königliche Regierung im Jahre 1841, sich zum Eisenbahnbau auf Staatskosten zu entschliessen. Sie brachte einen hierauf bezüglichen Gesetzentwurf unter dem 7. März 1842 vor die Stände des Königreichs behufs Bewilligung eines Staatsanlehens für die zunächst zu bauenden Theilstrecken. Die hierüber gepflogenen Verhandlungen führten zum Erlass eines allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 18. April 1843. Inhaltlich desselben sollte eine Eisenbahn auf Staatskosten hergestellt werden, welche den Mittelpunkt des Landes, Stuttgart und Cannstatt, auf der einen Seite

durch das Filsthal mit Ulm, Bieberach, Ravensburg und Friedrichshafen und auf der anderen Seite mit der westlichen Landesgrenze, sowie in nördlicher Richtung mit Heilbronn verbände. Für die Erleichterung einer Verbindung der von dieser Bahnlinie abgelegenen Bezirke unter sich und mit der Eisenbahn sollte durch Anlage von Kunststrassen gleichfalls auf Kosten des Staats gesorgt werden. Der Grunderwerb für die Staatsbahnen sollte für Rechnung des fiscalischen Grundstockvermögens, die Beschaffung des weiteren Aufwandes aber auf dem Wege der Staatsanleihe erfolgen. Die Erbauung von Zweigbahnen konnte und kann — das Gesetz ist jetzt noch in Gültigkeit — nach diesem Gesetz der Privatindustrie überlassen werden, und dasselbe regelt die einschlägigen Verhältnisse dahin, dass solche der Concession und dem Aufsichtsrecht des Staats über Bau, Betrieb und Verwaltung unterliegen, dass der Staat eine Zinsgarantie für einen Reinertrag bis zu 3½ % des Anlagecapitals, jedoch nur auf eine bestimmte Zeitdauer und unter jedesmaliger besonderer Zustimmung der Stände, übernehmen kann, dass diese Zinsgarantie aber erlöschen soll, sobald die betreffende Bahn 10 Jahre hintereinander einen Reinertrag von 4 % und darüber gewährt hat, und endlich dass die Regierung die mit Zinsgarantien ausgestatteten Bahnen jederzeit, die ohne Zinsgarantien gebauten Privatbahnen aber 25 Jahre nach Eröffnung des Betriebes käuflich für sich erwerben kann. Der Kaufpreis soll bei den erstgedachten Bahnen, wenn die Erwerbung erst nach Ablauf des 25. Betriebsjahres erfolgt, in der Erstattung des Anlagecapitals, bei einem früheren Erwerb aber in diesem plus einem Zuschlage von 15 %, und bei den ungarantirten Bahnen gleichfalls in einfacher Erstattung des Anlagecapitales bestehen, doch soll bei den letzteren, wenn die Abtretung vor Ablauf des 50. Betriebsjahres gefordert wird, ein Zuschuss bis zu 10 % des Anlagecapitales gewährt werden können. Als Anlagecapital ist hierbei nicht der concessionirte Betrag, sondern das wirklich aufgewendete gedacht. Für die Expropriation sind bei den Staats- und bei den Privatbahnen die einschlägigen Bestimmungen der Verfassungsurkunde massgebend. Unterm 13. Juni 1843 wurde eine besondere königliche Eisenbahncommission errichtet, deren Wirkungskreis den Bau und Betrieb der Staatseisenbahnen und die Verhältnisse der Privateisenbahnen zu der Staatsverwaltung umfassen sollte. Die Eisenbahnangelegenheiten wurden in höherer Instanz zunächst dem Ministerium des Innern, 1844 aber bereits dem Finanzministerium unterstellt, zu dessen Ressort sie auch noch gegenwärtig gehören. An Stelle der Eisenbahncommission wurde

später eine königliche Eisenbahndirection errichtet. Nach fortgesetzt sehr gründlichen Studien unter Zuratheziehung verschiedener Ingenieure von nah und fern, so auch des berühmten Vignoles, entschloss sich die Regierung zunächst zum Bau der Linie Heilbronn-Ludwigsburg - Stuttgart - Cannstatt - Ulm - Bieberach - Ravensburg-Friedrichshafen und begann, unter Vertheilung der einzelnen Strecken auf verschiedene Finanzperioden, den Bau im Monat Juni 1844. Die erste Theilstrecke Cannstatt - Untertürkheim wurde am 22. Oktober 1845 dem Verkehr übergeben, die ganze vorgedachte Linie aber streckenweise bis zum 29. Juni 1850 vollendet.

Noch vor Beginn des Baues bewarb sich ein Bankhaus um die Concession von Zweigbahnen, und dies gab Veranlassung zu weiteren Verhandlungen, ob der Bau und Betrieb sämmtlicher Bahnen in Württemberg, auch der Hauptbahnen, nicht etwa doch einer Actiengesellschaft überlassen werden sollte. Hierbei wurde von der Voraussetzung ausgegangen, dass der Staat den vierten Theil des gesammten Anlagecapitals übernehmen, hierbei aber auf jede Verzinsung verzichten sollte, solange die Privatactionäre nicht 4½ % Dividende erhalten könnten, dass der Staat jedoch zum allmählichen Ankauf der Privatactien und somit zur Erwerbung der Eisenbahnen für sich berechtigt sein sollte. Da das gedachte Bankhaus aber nicht sofortige finanzielle Sicherheit für den auf Private entfallenden Capitalsbetrag bieten konnte, zerschlugen sich die Verhandlungen. Bald nach Beginn des Baues der ersten Strecken, zu Anfang des Jahres 1845, bewarb sich wiederum eine englische Gesellschaft um die Concession für sämmtliche Eisenbahnlinien, indess war in weiten Kreisen des Landes in Folge trauriger Erfahrungen anderer Staaten betreffs der Privatbahnunternehmungen eine derartige Abgeneigtheit gegen solche eingetreten, dass auch diese Gesellschaft abschläglich beschieden wurde. Unterm 4. Oktober 1845 schrieb eine Stuttgarter Correspondenz in der Augsburger Allgemeinen Zeitung: „Die Aergernisse, welche die Privatbahnunternehmungen in anderen Ländern vor den Augen von Europa durch Bestechung und Entsittlichung der Staatsgewalten und einflussreichen Klassen der Gesellschaft ausüben, die Börsenmanöver, mit welchen sie die Ersparnisse zahlloser Angehörigen aller Volksklassen in die Kassen der Geldfürsten zusammen raffen, die Ausbeutung des Verkehrs zum Vortheil der Dividenden der Actionäre, d. h. die Besteuerung des Volks zum Besten Einzelner, die gewissenlose Beeinträchtigung des Lebens der Reisenden durch leichten Bau der Privateisenbahnen und ihres Betriebsmaterials — dies Alles liegt heutzutage so schroff und grell vor unseren Augen,

dass die Vergebung von Eisenbahnen an Privatunternehmer täglich allgemeiner als einer der grössten sittlichen, volkswirthschaftlichen und staatlichen Fehler erkannt wird, und dass die Einführung dieser Nachtheile in ein damit noch nicht behaftetes Land den stärksten Tadel verdienen und erhalten würde. Es ist eine neue Feudalität, die der Geldsäcke, welche auf den Privateisenbahnen weglagert; möge Württemberg davor bewahrt bleiben!" Eine solch scharfe Verurtheilung haben die Privatbahnen wohl selten gefunden, und das Bild ist auch in gar zu schwarzen Farben gemalt; indess blieb in Württemberg die Stimmung gegen das Privatbahnwesen gerade in Kreisen der Bevölkerung fortdauernd eine sehr feindliche, so dass viele Jahre hindurch die Concessionsgesuche auch für die kleinsten Zweigbahnen abschläglich beschieden wurden und sich die Regierung bei dem Concessionsgesuch betreffs der Kirchheimer Eisenbahn, welchem sie selbst wohlwollend gegenüber stand, doch veranlasst fand, dasselbe den Ständen vorzulegen, trotzdem eine staatsseitige Zinsgarantie nicht verlangt war und es deshalb auch nicht der Zustimmung der Stände bedurft hätte. Nach langen heftigen Debatten, bei welchen die Commission der Kammer der Abgeordneten für Ablehnung des Projectes sprach, wurde schliesslich doch eine Stimmenmehrheit für die Concession der Bahn an Privatunternehmer erzielt und dieselbe auf Grund dessen 1863 Allerhöchst genehmigt. Ausser dieser 6 km langen Bahn ist nur noch 1872 die 11 km lange Ermsthalbahn Metzingen - Urach an Private concessionirt worden. Beide haben unbeschränkte Concessionsdauer, sind ohne staatsseitige Zinsgarantie hergestellt und stehen in eigenem Betrieb ihrer Gesellschaften. Gegenüber der grossen Abgeneigtheit gegen Privatbahnen in Württemberg ist an dieser Stelle hervorzuheben, dass das Land auf diese seine Privatbahnen stolz sein kann, da sie Beide in ganz vorzüglicher Weise verwaltet werden und das gegen sie gehegte Misstrauen in jeder Beziehung entkräftet haben. Die Erstere derselben, die Kirchheimer Eisenbahn, war die erste Eisenbahn in Deutschland von so geringer Ausdehnung ohne relativ wichtigeren Ausgangs- resp. Endpunkt; trotzdem gingen ihre Begründer ohne finanzielle Unterstützung von irgend welcher Seite muthig ans Werk, nahmen sogar den Betrieb in eigene Hand und haben das Unternehmen zu immer höherer Blüthe durchgeführt. Diese Bahn kann daher als ermunterndes Beispiel selbst für die kleinsten Eisenbahnprojecte hingestellt werden; sie bedürfen nur umsichtiger, selbstloser und mit dem Unternehmen durchaus vertrauter Vertreter und Betriebsleiter, wie sich die Kirchheimer Eisenbahn

solcher zu erfreuen und zu rühmen hat! Ihr stellt sich die jüngere Ermsthalbahn würdig zur Seite, und so ist zu wünschen und zu hoffen, dass die königliche Regierung von dem ihr nach dem Eisenbahngesetz von 1843 zustehenden Ankaufsrecht keinen Gebrauch machen möge, damit diese Bahnen ein fortdauerndes Denkmal für ihre muthigen Begründer und — nochmal sei es gesagt — ein Vorbild für alle Privatbahnen bleiben mögen.

Hatte man in Württemberg gegenüber den ersten Untersuchungen und Projecten viele Jahre ungenutzt verstreichen lassen, so hat die königliche Regierung das zuerst Versäumte dann mit grosser Energie nachgeholt, so dass sie mit Fertigstellung ihres Bahnnetzes in seinen grossen Zügen gegen die anderen deutschen Staaten nicht zurück geblieben ist. Für die Zukunft verbleiben nur noch Abkürzungslinien und Bahnen rein lokalster Bedeutung zur Ausführung.

Noch sei erwähnt, dass bezüglich der Bauausführung das Secundärbahnsystem in Württemberg bis zur Gegenwart (1889) nicht zur Anwendung gekommen ist.

Uebrigens hat sich Ende des Jahres 1888 eine englische Bankfirma um die Concession zum Bau und Betrieb von Lokalbahnen bemüht, dürfte aber nach dem augenblicklichen Stand der Angelegenheit kaum Aussicht haben, mit ihren Plänen durchzudringen.

Die bisherige Entwickelung des Eisenbahnwesens in Württemberg markirt sich in zwei Perioden: Die erste umfasst die Zeit von 1843 bis 1853, in welcher einzig und allein die mit Gesetz von 1843 zur Ausführung beschlossene Hauptbahn von der badischen Grenze bei Bretten (gegen Bruchsal) bis Friedrichshafen a. Bodensee nebst der Zweigbahn nach Heilbronn hergestellt worden ist. Hieran reihte sich zunächst eine vierjährige Pause, in welcher der Eisenbahnbau gänzlich ruhte. Die zweite Periode umfasst die Zeit seit 1857 bis in die Gegenwart. In ihr wurde der weitere Ausbau des Eisenbahnnetzes in Anlehnung an die Hauptbahn bewirkt.

Die auf württembergischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. 1889 eine Ausdehnung von 1460,79 km.

Hiervon entfallen auf:

die württembergischen Staatseisenbahnen	1419,93	km
die badischen Staatseisenbahnen	24,17	„
die Kirchheimer Privatbahn	6,26	„
die Ermsthalbahn	10,43	„
Summa	1460,79	km

Rückblick.

Stellen wir nun die in den vorstehenden Artikeln angegebenen Eigenthumslängen der Eisenbahnen und das Verhältniss derselben zu dem Flächeninhalt der einzelnen deutschen Staaten nach dem Stande vom 31. März 1889 zusammen, so ergiebt sich:

	Flächeninhalt	km Eisenbahnen	Eisenbahnen auf 100 qkm Flächeninhalt
Herzogthum Anhalt . .	2347 qkm	265,07 km	11,29 km
Grossherzogthum Baden	15081 „	1413,57 „	9,37 „
Königreich Bayern . .	75860 „	5350,70 „	7,05 „
Herzogth. Braunschweig	3690 „	429,95 „	11,65 „
Freie und Hansestadt Bremen	256 „	44,99 „	17,57 „
Reichslande Elsass-Lothringen . . .	14509 „	1456,65 „	10,03 „
Freie und Hansestadt Hamburg	410 „	37,91 „	9,25 „
Grossherzogth. Hessen	7682 „	918,70 „	11,96 „
Fürstenthum Lippe-Detmold	1215 „	29,30 „	2,41 „
Freie und Hansestadt Lübeck	298 „	46,90 „	15,75 „
Grossherzgth. Mecklenburg-Schwerin . . .	13304 „	895,59 „	6,73 „
Grossherzgth. Mecklenburg-Strelitz . . .	2930 „	182,32 „	6,22 „
Grossherzgth. Oldenburg	6423 „	406,05 „	6,32 „
Königreich Preussen .	348347 „	24359,80 „	6,99 „
Fürstenth. Reuss ä. L.	316 „	35,35 „	11,17 „
Fürstenth. Reuss j. L.	826 „	56,96 „	6,90 „
Königreich Sachsen .	14993 „	2344,85 „	15,64 „
Herzogthum Sachsen-Altenburg	1324 „	164,63 „	12,44 „
Herzogthum Sachsen-Coburg-Gotha . . .	1957 „	174,33 „	8,91 „
Herzogthum Sachsen-Meiningen	2468 „	231,00 „	9,35 „
Latus	514236 qkm	38844,62 km	— km

	Flächeninhalt	km Eisenbahnen	Eisenbahnen auf 100 qkm Flächeninhalt
Transport	514236 qkm	38844,62 km	— km
Grossherzgth. Sachsen-Weimar-Eisenach .	3595 "	399,88 "	11,12 "
Fürstenthum Schaumburg-Lippe	340 "	24,32 "	7,16 "
Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt . .	940 "	30,29 "	3,22 "
Fürstenthum Schwarzburg - Sondershausen	862 "	78,65 "	9,12 "
Fürstenthum Waldeck	1121 "	11,96 "	1,07 "
Königr. Württemberg	19504 "	1460,79 "	7,49 "
Ganz Deutschland in Summa	540598 qkm	40850,51 km	7,55 km

In diesen Summen sind selbstredend die innerhalb Deutschlands gelegenen Strecken ausserdeutscher Eisenbahnverwaltungen mit zusammen 82,05 km eingerechnet, und andererseits die ausserhalb Deutschlands gelegenen Eigenthumsstrecken deutscher Eisenbahnverwaltungen mit zusammen 146,24 km nicht enthalten.

Das von den deutschen Eisenbahnverwaltungen einschliesslich ihrer ausserdeutschen Strecken bis zum Schluss des Geschäftsjahres 1887 resp. 1887/88 aufgewendete Anlagecapital bezifferte sich, die denselben bewilligten Subventionen mit eingerechnet, auf rund $10^1/_4$ Milliarde Mk. In dieser Summe sind Coursverluste aus Begebung von Actien und Anleihen mit rund 200000000 Mk. enthalten, welchen Coursgewinne von nur rund 37000000 Mk. gegenüber stehen!

Um einen Ueberblick über den gegenwärtigen Gesammtverkehr der deutschen Bahnen zu gewinnen, geben wir nachstehend in abgerundeten Zahlen die Resultate des Geschäftsjahres 1887 resp. 1887/88: Es wurden befördert 321778000 Personen und 182452800000 kg Frachten. Die Einnahmen beliefen sich auf 295329000 Mk. aus dem Personenverkehr und auf 752821000 Mk. aus dem Güterverkehr, im Ganzen aber mit den Nebeneinnahmen auf 1095418000 Mk.; die Betriebsausgaben erforderten 588400000 Mk. = 54% der Bruttoeinnahmen. Als Ueberschuss verblieben somit 507018000 Mk., was eine Verzinsung von 4,94% des aufgewendeten Anlagecapitals ergiebt. An Betriebsmitteln waren zur Bewältigung obigen Verkehrs — einschliesslich der schmalspurigen — 12974 Locomotiven, 24037 Personenwagen mit 1030000 Plätzen und 258236 Lastwagen mit einer Tragfähigkeit von 2503000000 kg

vorhanden. Dieser Locomotiv- und Wagenpark erfordert nach den Durchschnittslängen der verschiedenen Arten von Fahrzeugen zu seiner Aufstellung 2433 km Gleislänge, eine Längenausdehnung, wie solche in gerader Linie in Deutschland überhaupt nicht existirt. Die sämmtlichen Eisenbahnen im Königreich Sachsen, eingleisig gerechnet, würden zur Bergung dieses Parks nicht ausreichen, und die sämmtlichen Gleisanlagen der württembergischen Staatsbahnen, einschliesslich der Nebengleise, ihn nicht fassen.

Haben wir in den vorstehenden Abhandlungen die allmähliche Entwickelung der Eisenbahnen in Deutschland, resp. in den einzelnen deutschen Staaten bis auf die Gegenwart verfolgt und hierbei gesehen, mit welchen unendlichen Schwierigkeiten dieselben sich nur Eingang verschaffen konnten, wie es der ganzen Ueberzeugungstreue, hohen Energie und zähen Ausdauer hervorragender, weit blickender Männer bedurfte, um Gleichgültigkeit, Misstrauen, Vorurtheile zu besiegen und trotz kränkender Missbilligung sich nicht beirren zu lassen, so erkennen wir in der Gegenwart ganz, was die Eisenbahnen für die Menschheit, was sie speciell für Deutschland geworden sind. Brachten sie mit ihrem Entstehen eine Förderung für Handel und Industrie, wurden sie im Lauf der Zeit die Hebel dieser, so sind sie jetzt die Fundamentalbedingung Beider, sowie für Fortschritt und Intelligenz. Durch sie ist erst eine ausgedehnte Verwerthung der Schätze der Erde und des Bodens möglich geworden, durch sie sind früher arme Landstriche der Industrie erschlossen, und Wohlstand eingekehrt in die Hütten der Armuth; sie sind die Grundlage für die Wohlfahrt des ganzen Volkslebens! Tausende und aber Tausende der Söhne des Volks, aus allen Schichten der Bevölkerung, verdanken den Eisenbahnen ihr tägliches Brot, andere Tausende und aber Tausende wieder finden es in Werkstätten im Dienste der Eisenbahnen, und wohl kein Beruf, kein Industriezweig ist ausgeschlossen, der nicht den Eisenbahnen seine heutige Entwickelung verdankt. Die Geisseln Gottes, Hungersnoth und Krieg, werden gemildert durch die Eisenbahnen. Kaum verkündet der Gefährte derselben, der elektrische Draht, den Ausbruch des Elends, und schon naht auf den segenbringenden Eisenwegen mit Dampfesflug den bedrängten Gegenden die Hülfe aus dem Ueberfluss der reicheren. Kaum erschallt der Ruf des Kriegsherrn „Zu den Waffen!", auf den Eisenschienen eilen die Söhne des Volks zu ihren Fahnen, und der treueste Bundesgenosse des Heeres, die Eisenbahnen, tragen die Armeen in die bedrohten Landestheile, verhindern, dass die Gegner uns zuvorkommen und unsere Grenzen überschwemmen. Durch sie nur sind

die Heere in solchen Massen zu concentriren, dass die Kriege auf wenige Schlachten sich beschränken, dass bald der Entscheidungskampf erfolgt. Und wer an Wunden krank, liebend bettend führen die Eisenbahnen ihn zurück vom Schauplatz der Schlachten; sie leeren die Lazarethe, verhindern Epidemien und den Massentod in diesen. Und ist der Feind zermalmt, des Heeres Siegeslauf vollbracht, rasch tragen sie die ruhmgekrönten Krieger zurück zu Heimath und Vaterhaus. Und die Wunden, die der Krieg dem Wohlstand geschlagen, bald heilen sie — Dank den Segnungen der Eisenbahnen! **Volk, lerne den Werth deiner Schienenwege erkennen und schätzen, ihr Eisen ist Gold!**

Und die Zukunft? Träumen wir uns im Fluge kühnster Phantasie in die Zeit hinein, da man auf lenkbarem Luftschiff die oberen Schichten des Alls durchmessen wird, so dürfte doch, wenigstens innerhalb der mit dem Gedanken zu erfassenden und zu begrenzenden Zukunft die Massentransporte wohl selbst der Menschen, zweifellos aber die der Frachten den eisernen Schienenstrassen verbleiben, und damit das Zeitalter der Eisenbahnen auch nach uns noch in das Unbegrenzte sich ausdehnen. Dagegen werden über kurz oder lang, ob wir, ob kommende Geschlechter, das ungestüme Dampfross wohl ersetzt sehen durch eine andere bewegende Kraft; vielleicht haben Edison oder unser grosser Landsmann Dr. von Siemens in ihrem schöpferischen Geist sie schon ermittelt; wenn nicht, werden auch diesen in späteren Jahrhunderten geniale Nachfolger auf dem Gebiete der Erfindungen erstehen; darum aber wird nicht verdunkelt die Schöpfung Stephensons!

Ende des ersten Theils.

Deutschlands erste Dampfeisenbahn.

Die Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth.

(Mit 2 Tafeln Abbildungen.)

Als sich das Eisenbahnwesen in allen Ländern noch in dem Stadium der ersten Versuche befand, noch ehe Stephenson mit seiner bahnbrechenden Erfindung der Locomotive als fortbewegenden Kraft an die Oeffentlichkeit trat, empfahl der königlich bayerische Oberbergrath Josef von Baader, welchem der Ruhm gebührt, zuerst in Deutschland mit Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens productiv aufgetreten zu sein, 1814 die Anlage einer Eisenbahn zwischen den Städten Nürnberg und Fürth, indem bei den lebhaften wechselseitigen Verkehrsbeziehungen dieser, bei der nur geringen Entfernung und den günstigen Terrainverhältnissen sich eine solche ganz besonders zur Anstellung von Versuchen eigne. Dieser Vorschlag fand zunächst keine Beachtung, und auch als 1819 dasselbe Project unter Beziehung auf den von Baaderschen Vorschlag in der bayerischen Kammer von der Seite der Abgeordneten zur Sprache gebracht wurde, blieb es bei nur ganz oberflächlichen erfolglosen Erörterungen. Später — 1826 — wandte Se. Majestät König Ludwig I. Höchstselbst dieser Angelegenheit seine Aufmerksamkeit zu, indem er nicht allein gelegentlich einer Durchreise durch Fürth die Anlage einer Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth als wünschenswerth und leicht ausführbar bezeichnete, sondern bald auch durch einen königlichen Ingenieur die Kostenanschläge machen liess. In Folge dessen wurde das Project 1827 in der bayerischen Ständekammer nochmals behandelt, die Aufmerksamkeit Sr. Majestät war inzwischen aber auf die Anlage eines Canals zwischen dem Main und der Donau gelenkt worden, und das Eisenbahnproject verlief sich deshalb auch diesmal.

Da trat 1832 ein reicher Nürnberger Bürger, Johannes Scharrer, nochmals mit dem Project an die Oeffentlichkeit, und diesem gelang es, Dank seiner festen Ueberzeugungstreue, seiner hohen Energie und seiner rastlosen Thätigkeit, dasselbe unter Be-

siegung von Vorurtheilen, Misstrauen und Hindernissen aller Art zu gedeihlicher Ausführung zu bringen. Er verstand es, die ersten Bürgermeister der Städte Nürnberg und Fürth, sowie angesehene Bürger derselben für die Sache zu gewinnen und zu gemeinsamen Handeln anzuregen, und so ging von Nürnberg, der altehrwürdigen Reichsstadt, dem wichtigsten Handelsplatz des Mittelalters, der Wiege deutscher Kunst und Industrie, für Deutschland auch die Aera der Siegerin über Zeit und Raum, „der Eisenbahnen“, aus.

Diese im praktischen Leben gebildeten Männer fassten auch die ihnen neue, für das praktische Leben der Völker bestimmte Aufgabe von der praktischen Seite an. Ob den Verkehrscoefficienten fremd, ob ihnen abhold, sie ermittelten die Strassenfrequenz durch wirkliches Zählen der Fussgänger, Wageninsassen und Lastfuhren und stellten hierbei als täglichen Durchschnitt 1184 Fussgänger, 494 Personen in Chaisen und 108 Lastfuhren fest, so dass sich eine Jahresfrequenz von 612 470 Personen und 39 420 Lastwagen ergab. Nachdem ein Situationsplan entworfen und die Kostenanschläge gemacht, erliessen sie, zu einem Comité zusammengetreten, unter dem 14. Mai 1833 eine Einladung zur Actienzeichnung im Betrage von 132 000 Gulden, hierbei eine Rente von 12 % in Aussicht stellend. Nachdem das Actiencapital in der angegebenen Höhe gezeichnet, und zwar in Nürnberg 70 000 Gulden, in Fürth 13 600 Gulden und von auswärts 48 400 Gulden, woran — als Curiosum sei es erwähnt — die königliche Regierung sich mit 200 Gulden betheiligt hatte, fand unterm 18. November 1833 die erste gemeinschaftliche Versammlung der Actienzeichner statt. Hierbei wurde beschlossen, das Actiencapital nach Bedarf zu erhöhen, sowie zur Ersparung des theuren Locomotivfeuerungsmaterials, und um die Bahn auch denjenigen nutzbar zu machen, welche die Fahrt mit Locomotive fürchteten, abwechselnd mit Pferden und Locomotiven zu fahren. Gleichzeitig constituirte sich die Gesellschaft definitiv und vereinbarte die Statuten. Hierauf wurde unterm 16. des folgenden Monats die Allerhöchste Concession und Bestätigung der Statuten erbeten und solche unterm 19. Februar 1834 mit dem ausschliesslichen Privilegium zur Errichtung einer Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth für die nächstfolgenden 30 Jahre ertheilt. Nachdem der mangels eines Expropriationsgesetzes und wegen der bestehenden Lehensverhältnisse äusserst schwierige Grunderwerb eingeleitet war, galt es die Wahl eines bauleitenden Ingenieurs. Die Versuchung lag nahe, hierzu einen Engländer zu bestellen, indess siegte der Patriotismus Scharrers, der Seele des Ganzen, welcher die erste deutsche Eisenbahn auch durch einen

Zu A von Mayer's Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen.

Längendurchschnitt der Linie AB Schienenlänge 15'

Längendurchschnitt der Linie CD Schienenlänge 15'

C Korbgewerb u. Geogr. lith. Institut, Berlin.

Aus Joh. Scharrer, Deutschland's erste Eisenbahn.

C. Korbgeweit's Geogr. lith. Institut, Berlin.

Aus Joh. Scharrer, Deutschland's erste Eisenbahn.

Deutschen gebaut wissen wollte, und es wurde auf Ansuchen des Directoriums der königliche Bezirks-Ingenieur Denis, welcher in England und Nordamerika den Eisenbahnbau bereits in der Praxis kennen gelernt hatte, von den königlichen Behörden zur Ausführung des Bahnbaues beurlaubt. Derselbe entschied sich im Verein mit Scharrer für 15 füssige, per Fuss $7^1/_2$ bayerische = $10^1/_8$ preussische Pfund schwere gewalzte Eisenschienen, die auf je 3 Fuss Entfernung in gusseisernen Lagern auf Steinwürfeln liegen sollten, doch wurden schliesslich bei der Bauausführung auf ungefähr $1{,}5$ km an Stelle der Sandsteinwürfel 7 Fuss lange Holzblöcke als Querschwellen untergezogen, um beide Systeme gegeneinander auszuprobiren.

Der Bau wurde im Monat Februar 1835 in Angriff genommen. Hierbei wollte man nach Möglichkeit deutsches Fabrikat verwenden, doch liess man die Modelle für Schienen und Kleineisenzeug aus England kommen. Nachdem das erstere durch Denis eine kleine Abänderung erfahren, wurden die Schienen bei Remy, Besitzer des Eisenhüttenwerks Rasselstein bei Neuwied, auf welchem bereits 1824 der Walzbetrieb nach englischem Muster eingerichtet war, für $8^1/_2$ Gulden pro Centner in Bestellung gegeben. Ebenso wurde das Kleineisenzeug durchweg von deutschen und zwar bayerischen Fabrikanten, durchschnittlich für 6 Gulden pro Centner, bezogen. Auch die Wagen wurden von Nürnberger und Fürther Meistern in den einzelnen Theilen hergestellt und an solchen drei Personenwagen erster, vier zweiter und zwei dritter Klasse beschafft, indess hatte man die Modelle zu Rädern und Achsen auch aus England kommen lassen. Die erste Locomotive musste aber nach vergeblichen Verhandlungen mit deutschen Fabriken aus England von Stephenson bezogen werden, und hierbei geschah es, dass dieser gegen die Vereinbarungen den Rädern die Spurweite von $1{,}430$ m gab, wonach dann auch der Oberbau eingerichtet wurde, während die Gesellschaft, resp. der Erbauer der Bahn eine solche von $1{,}415$ m beabsichtigt hatte. Jene Spurweite ist auch bis in die neueste Zeit von der Ludwigsbahn beibehalten worden, obgleich im Uebrigen in ganz Deutschland die von der zweiten deutschen, der Leipzig-Dresdener Eisenbahn gewählte Spurweite von $1{,}435$ m als normale angenommen worden ist. Die Ludwigsbahn baute ihre Linie erst 1887 auf diese Spurweite um.

Die Baukosten incl. des Grunderwerbs stellten sich auf 135585 Gulden, die neun Personenwagen auf 10444 Gulden und die Locomotive incl. Fracht und Zoll auf 13930 Gulden, die Gesammtkosten aber auf 175470 Gulden. Zur Deckung derselben

wurden ausser den gleich Anfangs gezeichneten 132000 Gulden in Actien noch 45000 Gulden durch weitere Ausgabe solcher aufgebracht, so dass sich das Gesammtcapital der Gesellschaft auf 177000 Gulden stellte. Die genaue Baulänge betrug 6,04 km, somit das Anlagecapital für 1 km 29353 Gulden.

Das Werk ward vollendet, und der für die Begründer desselben so ehrenvolle, für ihre beiden Schwesterstädte, für ihr engeres Vaterland und für Alldeutschland so hoch wichtige Tag der Eröffnung der ersten deutschen Locomotiveisenbahn am 7. Dezember 1835 begangen. Stehen wir heute auch nach mehr als 50 Jahren in einem eng gemaschten Schienennetz von 40850,51 km deutscher Eisenbahnen, dessen stolze Linien in ununterbrochenem Aneinanderreihen von Eydtkuhnen bis Novéant, von Vamdrup bis zum Bodensee führen, so haben wir doch mit Bewunderung der Männer zu gedenken, die hierzu den Grundstein gelegt in der Linie Nürnberg-Fürth.

Am Tage ihrer Eröffnung diente die Bahn der Feier und Freude, um dann einzutreten in ihren ernsten Beruf, in den Dienst für Staat und Volk, für Handel und Wandel.

Sie diente zunächst nur der Personenbeförderung, auch wurde sie Anfangs zum grössten Theil mit Pferden betrieben. Die Gründe hierzu sind schon vorstehend erwähnt, und in der That stellten sich die Kosten für die Steinkohlen, die als Feuerungsmaterial gewählt waren, enorm hoch; die ersten wurden in Kisten bezogen, und es kosteten bis Nürnberg 87 Pfund Ruhrkohle 3 Gulden und 128 Pfund Saarbrücker Kohle 3 Gulden 36 Kreuzer. Später, von 1837 an, wurde böhmische Kohle und seit 1851, nach Eröffnung der bayerischen und sächsischen Bahnen bis Hof, Zwickauer Kohle, ab 1852 und noch jetzt aber Coaks verwendet.

Nach dem ersten Fahrplan kam von früh 7 bis Abends 6 Uhr allstündlich in jeder Richtung ein Zug zur Beförderung und zwar zu den vollen Stunden von Nürnberg, zu den halben Stunden von Fürth aus. Hiervon wurden nur die Züge von 1 bis $2^1/_2$ Uhr, also in jeder Richtung zwei Züge, mit Locomotive, alle anderen aber mit Pferden gefahren. Als Locomotivführer war ein Engländer engagirt, und dieser erhielt ein Gehalt von 1500 Gulden, während das des Directionsvorsitzenden nur 1200 Gulden betrug. Nach und nach wurden unter Beibehaltung des Fahrplans mehr Züge mit der Locomotive und von 1856 ab nur noch der erste und letzte Zug mit Pferden gefahren, 1862 aber durchweg Locomotivbetrieb eingeführt. Die zweite Locomotive war 1836 ebenfalls noch von England, die später beschafften aber aus deutschen Fabriken, von

Henschel in Cassel und von Maffei in München, bezogen. Die erste Locomotive „Adler“ hat bis 1857 gedient und ist dann als Alteisen verkauft worden.

Der Fahrpreis in I. Klasse betrug 12, in II. Klasse 9 und in III. Klasse 6 Kreuzer, Kinder unter 10 Jahren zahlten die Hälfte dieser Sätze.

Auf das erste Läuten, 5 Minuten vor der Abfahrt, mussten sich alle Passagiere im Verwaltungslokal versammeln; bei dem zweiten Läuten wurden dieselben von dem Fahrkartencontroleur, deren je einer in Nürnberg und Fürth mit einem Gehalt von 300 Gulden stationirt war, an die Wagen geführt, wo jeder Fahrgast denjenigen Platz einnehmen musste, welchen ihm die Nummer des Billets bestimmte. Diese nummerirten Plätze sind erst 1845 abgeschafft worden. Handgepäck durfte, soweit es nach Umfang nicht hinderlich und nicht feuergefährlicher Natur war, unentgeltlich mitgenommen werden. Das Tabakrauchen war in der ersten Klasse verboten, in der zweiten und dritten Klasse gestattet. Von 1836 an wurden ausser den fahrplanmässigen Zügen auf Anfordern auch Extrazüge gefahren.

Seit 1876 sind Abonnementskarten und seit 1882 auch Retourbillets eingeführt. Ursprünglich hatte man auch den Gütertransport mit in Aussicht genommen, war hiervon aber schon vor Eröffnung zunächst wieder zurückgekommen, da derselbe mit Rücksicht auf die geringe Entfernung und das doppelte Umladen der Massengüter voraussichtlich doch nur geringe Dimensionen annehmen würde.

In Berücksichtigung besonderer Verhältnisse wurde jedoch bald eine beschränkte Stückgüterbeförderung eingeführt, und der erste Eisenbahngütertransport Deutschlands bewegte sich am 11. Juli 1836 früh 7 Uhr von Nürnberg nach Fürth, bestehend in

„2 Fässchen Bier von Lederer“

ein bezüglich der Quantität wirklich bescheidener, bezüglich der Qualität aber vorzüglicher Anfang!

Zunächst blieb der Güterverkehr auch wirklich nur auf diese Sendungen von je 2 Fässchen Bier und auf den ersten, von Nürnberg abgehenden Zug beschränkt. Dieselben waren für den Wirth zur Eisenbahn in Fürth bestimmt, und dieser hatte die Sendung bei Ankunft sogleich in Empfang zu nehmen; dem Directorialcommissar war aber auch besondere Sorgfalt anempfohlen, dass diese Transporte in gehöriger Ordnung vor sich gingen; die Transportgebühr betrug je 6 Kreuzer.

Im Jahre 1839 sollte der Güterverkehr erweitert werden, und es wurden hierzu zwei nicht mehr brauchbare Personenwagen umgeändert. Er erstreckte sich hauptsächlich aber nur auf Transport von Kleinvieh, wöchentlich 40—50 Stück in Richtung Fürth-Nürnberg. Die Transportgebühren mit 4 Kreuzer pro Stück erbrachten jährlich eine Einnahme von 100—150 Gulden; 1850 wurden diese Viehtransporte wieder eingestellt, gegenwärtig ist jedoch wiederum Viehbeförderung eingerichtet. Die Versuche mit anderen Stückgütern ausser den oben erwähnten Biertransporten misslangen, bis dann die die Nürnberg-Fürther Bahn schneidende Staatsbahnlinie Nürnberg-Bamberg 1844 eröffnet wurde, worauf wir weiter unten zu sprechen kommen.

Dagegen war durch Entschliessung der obersten königlich bayerischen Postbehörde vom 14. November 1836 der Ludwigsbahn die Besorgung des Brieffelleisens übertragen, wofür die Gesellschaft jährlich nur eine Entschädigung von 96 Gulden erhielt, indem das Comité die Beförderung als „Ehrensache“ zu betrachten habe. Später wurde die Summe um etwas erhöht. Diese Postbeförderung dauerte bis zum 1. Juli 1862, an welchem Tage sie auf das königliche Oberpost- und Bahnamt Nürnberg überging.

Bei Eröffnung der Staatsbahnstrecke Nürnberg-Bamberg am 25. August 1844, welche die Ludwigsbahn ungefähr auf der Hälfte ihrer Strecke kreuzte, wurde unter Anlegung einer Uebergangsstation im Interesse des Fürther Kaufmannstandes für seine Beziehungen mit Bamberg auf der Strecke Fürth-Kreuzung nunmehr der Gütertransport eingeführt, im Frühjahr 1845 aber seitens der Staatsbahnverwaltung die Uebernahme der Güter auf der Kreuzungsstation aufgehoben, wodurch der Ludwigsbahn der ganze Güterverkehr wieder verloren ging. Erst als die Stadt Fürth den Anbau einer Ladehalle und der Büreaus für die königlichen Beamten am Ludwigsbahnhofe in Fürth auszuführen sich bereit erklärte, kam gegen Ende des Jahres 1846 der Gütertransport von Fürth bis zur Kreuzung wieder zur Einführung und nahm bedeutende Ausdehnung an, so dass z. B. in 1858: 378 441 Centner befördert wurden. Vom 1. Oktober 1862 ab musste der Güterverkehr auf Vorgehen der Staatsbahnverwaltung wieder eingestellt werden, nur der Steinkohlentransport für die Nürnberger Gasanstalt verblieb der Ludwigsbahn auf der Strecke von der Kreuzung bis Nürnberg; derselbe ist dann von Jahr zu Jahr gestiegen und belief sich in 1888 auf 453 400 Centner.

Bei Verlegung der Nürnberg-Bamberger Staatsbahnlinie über Fürth in 1876 ging die Station Fürther Kreuzung ein, und es trat

an deren Stelle die Station Doos, die mit Rücksicht auf die Kohlentransporte für die Nürnberger Gasanstalt aber ebenfalls an die Ludwigsbahn angeschlossen worden ist. Die Staatsbahnlinie läuft südlich der Ludwigsbahn.

Im Jahre 1862 errichtete die Gesellschaft ungefähr auf der Hälfte ihrer Bahn eine Personenhaltestelle in Muggenhof.

Der Concessionsurkunde gemäss erlosch am 19. Februar 1864 für die Gesellschaft das ausschliessliche Privilegium zur Verbindung der Städte Fürth und Nürnberg, doch ist laut Allerhöchster Entschliessung der Gesellschaft der Fortbestand ihrer Bahn ohne jeglichen Vorbehalt und hiermit der ersten deutschen Bahn ihre Jungfräulichkeit für immer gesichert.

Nachdem besagtes ausschliessliches Privilegium der Ludwigsbahn erloschen, baute, wie wir schon vorstehend gesehen haben, die Staatsbahnverwaltung ihre Nürnberg-Bamberger Strecke, welche zuerst die Ludwigsbahn gekreuzt hatte, unter Führung über Fürth um, doch wuchs der Verkehr zwischen Nürnberg und Fürth immer mehr, so dass trotzdem die Rentabilität der Ludwigsbahn nicht zurückgegangen ist.

Das Actiencapital ist unverändert geblieben, dagegen sind im Lauf der Zeit zur Vermehrung der Betriebsmittel, sowie zu Erneuerungsbauten mehrere Anleihen aufgenommen worden, und zwar mit Privileg von 1836 zunächst 25 000 Gulden und später noch 10 500 Gulden; der Zinsfuss derselben betrug zuerst 4 %, wurde 1840 auf 3½ % reduzirt, 1847 aber wieder auf 4 % erhöht; mit Privileg von 1850 eine 5procentige Anleihe von 40 000 Gulden, aus welcher die erste zurückgezahlt wurde, und mit Privileg von 1855 eine 5procentige im Betrage von 15 000 Gulden; diese Anleihen sind aber sämmtlich bis 1864 getilgt worden. Im Jahre 1872 contrahirte die Gesellschaft bei der königlichen Bank in Nürnberg zum Umbau der Bahnhöfe in Nürnberg und Fürth eine Contocurrentschuld, welche ult. 1888 bis auf 10 782 Mk. zurückgezahlt war; dieser Rest ist auf den Reservefonds übernommen.

Die sonst noch erforderlichen Aufwendungen für Neubeschaffungen und Erneuerungen sind aus den laufenden Betriebseinnahmen, sowie aus den vorhandenen Fonds gedeckt worden, bis ult. 1888 im Ganzen 1 018 415 Mk. Zu Lasten des Unternehmens steht somit gegenwärtig 1889 nur das erste Actiencapital im Betrage von 177 000 Gulden = 303 429 Mk.

Wie die Bahn der Zeit nach die erste in Deutschland gewesen, so hat sie sich auch bezüglich der Rentabilität unter allen Bahnen Deutschlands den ersten Platz zu erwerben und zu be-

haupten gewusst. Wohl haben zwei Kohlenbahnen im Königreich Sachsen dauernd höhere Dividenden abgeworfen, indess sind diese von dem Vergleich auszuschliessen, da die Betriebskosten solcher in keinem Verhältniss stehen zu denen derjenigen Bahnen, die dem vollen Verkehr, und noch weniger, die nur dem Personenverkehr dienen, da bekanntlich letzterer am meisten kostet und am wenigsten Einnahme erbringt. Hatte schon das vorbereitende Comité in der Einladung zur Actienzeichnung eine Rentabilität von 12 % in Aussicht gestellt, so ist meistens eine bedeutend höhere erzielt worden, und nur in den beiden für Staaten und Völker, für Handel und Wandel gleich unglücklichen Jahren 1848 und 1849 ging sie bis auf 12 % herab. Möge hierin die Geschichte dieser und aller Bahnen, die so recht ein Spiegel der Volkswohlfahrt sind, den Völkern ein Mahnruf sein, dass nur in geordneten Verhältnissen, bei ruhiger Entwickelung ein Wohlstand, ein Segen und Gedeihen bringender Fortschritt möglich, dann aber auch sicher ist!

Trotz der zuweilen hohen Verwendungen aus den Betriebseinnahmen zur Ergänzung der Transportmittel und zu Erneuerungsbauten, sowie trotz der über Erfordern hohen Dotirung der Fonds konnten in den einzelnen Jahren folgende Dividenden an die Actionäre gezahlt werden:

pro	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845
	20	$17^1/_2$	16	$16^1/_2$	17	16	15	$14^1/_2$	15	14 %
pro	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855
	14	13	12	12	13	13	13	16	14	14 %
pro	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865
	15	15	15	15	15	15	15	16	16	17 %
pro	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875
	18	19	20	20	20	20	20	20	20	21 %
pro	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885
	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21 %
pro	1886	1887	1888	im Durchschnitt 17,38 %.						
	21	21	21 %							

An diesen hohen Erträgen war der, wie vorstehend schon gesagt, überhaupt nur beschränkte Güterverkehr mit verschwindend kleinen Summen betheiligt, die höchste Einnahme wurde aus demselben im Jahre 1884 mit 22 760 Mk. erzielt, während die Einnahmen aus dem Personenverkehr häufig bis an 240 000 Mk. heranreichten, in 1888 sogar 259 814 Mk. betrugen.

Dem gegenüber, dass die Bahn fast ausschliesslich dem Personenverkehr dient, haben die Betriebsausgaben sich ebenfalls sehr günstig gestaltet; sie bewegten sich in den ersten Jahren zwischen

$38\frac{1}{3}$ und 60 % und sind später in Folge des veränderten Buchungsverfahrens, bei welchem auch die den Fonds für den Betrieb entnommenen Beträge als Betriebsausgaben verrechnet werden, in Maximo auf 71 % der Bruttoeinnahme gestiegen, haben innerhalb der letzten fünf Jahre 1884/88 im Durchschnitt aber nur 62,12 % betragen.

Aus den Statuten. Der Sitz der Gesellschaft ist Nürnberg. Die Gesellschaftsvorstände sind das Directorium und der Gesellschaftsausschuss. Das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr.

Die Actien sind in Stücken zu 100 Gulden je nach Belieben auf den Inhaber ohne Namen, oder auf den Namen des Inhabers lautend ausgefertigt. Der Besitz von 5 bis 50 Actien und darüber hinaus wieder von je 50 Actien berechtigt bei den Generalversammlungen zu je einer Stimme, doch ist das Maximalstimmrecht auf fünf Stimmen festgesetzt.

Diejenigen Actionäre, welche weniger als fünf Actien besitzen, können sich zur Erlangung des Stimmrechtes zusammenthun, eine Einrichtung, welche sich bei keiner anderen deutschen Eisenbahngesellschaft wiederholt hat.

Die regelmässigen — ordentlichen — Generalversammlungen finden alljährlich einmal, gewöhnlich im Monat März in Nürnberg statt. Auf die Dividenden wurden bis 1884 auf Grund der vorläufigen Feststellung bereits vom 1. Juli des laufenden Jahres ab Abschlagszahlungen (zuletzt stets 7 %) geleistet, und der Restbetrag vom Januar des folgenden Jahres ab ausgezahlt. Da das Reichsgesetz vom 18. Juli 1884 aber solche Abschlagszahlungen nicht gestattet, werden seitdem die Dividenden erst nach Feststellung der Bilanz und deren Genehmigung durch die Generalversammlung ausgezahlt. Die einzige Zahlstelle der Gesellschaft ist das Bankhaus C. C. Cnopf & Sohn in Nürnberg.

Diejenigen Dividenden, welche nicht innerhalb dreier Jahre nach dem Fälligkeitstermin abgehoben sind, verfallen zu Gunsten der Gesellschaft.

Bei der hohen Rentabilität befinden sich die meisten Actien in festen Händen; an der Börse wurden sie gegen Ende des ersten Betriebsjahres bereits mit 325 Gulden, im April 1837 sogar mit 496 Gulden gehandelt. Gegenwärtig werden sie an keiner Börse notirt; auch kommen Kaufgeschäfte in ihnen selten vor; Mitte 1888 wurde die Actie à 100 Gulden (171 Mk.) mit 950 Mk. bezahlt. Die Publikationsorgane der Gesellschaft sind der Deutsche

Reichsanzeiger, der Correspondent von und für Deutschland in Nürnberg und die Allgemeine Zeitung in München.

Nach den Statuten hatte die Gesellschaft nur einen Reservefonds zu bilden, der mit 10 % des jährlichen Reinertrages dotirt werden sollte; indess sind demselben fast regelmässig unvergleichlich höhere Beträge zugeführt worden, in 1886 z. B. fast 26 % mit 24 151 Mk. Ueber den Maximalbestand desselben enthalten die Statuten nichts.

Ausserdem führt seit 1869 die Gesellschaft einen Erneuerungsfonds, den sie ohne festen Satz, meist aber mit ebenfalls sehr hohen Beträgen dotirt, in 1880 sogar mit 42 457 Mk. Endlich besteht noch der mit Reichsgesetz vom 18. Juli 1884 vorgeschriebene Bilanzreservefonds, welcher mit dem 20. Theil des jährlichen Reinertrages zu dotiren und auf den 10. Theil des Gesammtcapitals, hier also auf 30 343 Mk. anzusammeln ist.

Das Vermögen dieser Fonds stellte sich ult. 1888, wie folgt:

Erneuerungsfonds	4 683 Mk.
Bilanzreservefonds	11 231 „
statutenmässiger Reservefonds	331 „
Summa	16 245 Mk.

der statutenmässige Reservefonds war andererseits aber noch mit einer durch den Bahnhofsneubau in Fürth entstandenen Schuld von 10 782 Mk. belastet.

Betriebsmittel und Bahnlage. Die Betriebsmittel beliefen sich zu demselben Zeitpunkt auf 8 Locomotiven, 38 Personenwagen und 10 Lastwagen, was unter sämmtlichen Bahnen Deutschlands relativ den bei Weitem höchsten Bestand an Locomotiven und Personenwagen ergiebt.

Die Bahn ist bis zum heutigen Tag nur eingleisig, auch wurde das Terrain nur hierfür erworben. Der Oberbau, welcher ursprünglich in gewalzten Eisenschienen in gusseisernen Lagern theils auf Steinwürfeln, theils auf quer untergezogenen 7 Fuss langen Holzblöcken ruhend, ausgeführt war, wurde zunächst 1841 dahin geändert, dass die Holzunterlagen entfernt und ebenfalls durch Steinwürfel ersetzt, die bisherigen Schienen aber gegen schwerere, gleichfalls schmiedeeiserne ausgewechselt wurden. Gegenwärtig, Ende 1888, sind 4 km in breitbasigen Schienen auf eichenen Querschwellen hergestellt, während auf dem Rest der Strecke noch der alte Steinwürfeloberbau liegt. Von besagten 4 km haben 3 km Stahlschienen. 5 km liegen im Gefäll, der Rest in der Horizontale, die grösste Neigung beträgt 1 : 526 und der kleinste

Curvenradius 500 Meter, doch liegen solche überhaupt nur bei den Einführungen in die beiden Endbahnhöfe, während die Bahn im Uebrigen eine schnurgerade Linie bildet.

Bei dem besonderen Interesse, welches die Ludwigsbahn als die erste Dampfeisenbahn Deutschlands zu beanspruchen hat, bringen wir auf beiliegenden zwei Tafeln Abbildungen des Situationsplans, des Längenprofils, der beiden in Anwendung gekommenen Oberbausysteme, des Längen- und Querdurchschnitts derselben, der angewandten Weichensysteme und der bei dem Bau benutzten Werkzeuge.

Geographie. Die Bahn liegt vollständig in der Ebene und gehört der politischen Eintheilung nach dem Regierungsbezirk Mittelfranken des Königreichs Bayern an. Sie hat von Nürnberg bei nordwestlicher Richtung bis Fürth ein Gefäll von 22 Fuss und überschreitet ungefähr in der Mitte der Strecke den Ludwigscanal. Die Brücke über denselben ist der einzige vorkommende Kunstbau.

Stationen sind:

Nürnberg a. d. Pegnitz. Stadt. 123000 Einwohner. Garnison; Oberlands-, Land- und Amtsgericht; Bezirksamt; Sitz des Directoriums der Ludwigseisenbahn; Oberbahnamt; Oberpostamt; Direction der königlichen Bank; Gymnasium und andere zahlreiche Bildungsanstalten. Handel und Industrie hoch entwickelt.

Muggenhof. Haltestelle. Dorf. 300 Einwohner.

Fürth, am Zusammenfluss der Pegnitz und Rednitz zur Regnitz. Stadt. 35000 Einwohner. Land- und Amtsgericht; Bezirksamt. Wichtige Fabrikstadt. Bildet mit Nürnberg zusammen gewissermassen einen Industrieplatz, jedoch ist in Fürth die Industrie noch mehr vertreten als in Nürnberg.

Gleichzeitig sind Nürnberg und Fürth Stationen der Staatsbahnlinie München-Nürnberg-Bamberg-Hof. Ausserdem strahlen in Nürnberg noch vier Staatsbahnlinien, und zwar nach Regensburg und Passau, nach Furth an der böhmischen Grenze, nach Bayreuth und Eger, sowie nach Ansbach und Stuttgart aus. In Fürth aber zweigt die Staatsbahnlinie nach Würzburg ab.

Zweiter Theil.

Geschichte der in anderen Bahncomplexen aufgegangenen Eisenbahn-Unternehmungen.

Vorbemerkung.

Diejenigen Angaben, welche für Bankinstitute, Börseninteressenten und Capitalisten noch gegenwärtig von Wichtigkeit sind, finden sich am Schluss der einzelnen Artikel und sind dort in *Cursiv-* oder **fetter** Schrift gedruckt.

Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn.

Nachdem die Rheinische Eisenbahn Köln - Aachen - Herbesthal bereits 1841/43 eröffnet war, erhielt unterm 21. August 1846 eine neue Gesellschaft (mit Sitz in Aachen) die Concession zum Bau der nordöstlichen Fortsetzung von Aachen über Neuss nach Obercassel auf dem linken Rheinufer gegenüber Düsseldorf nebst Kohlenbahn ins Wurmrevier und nahm hierbei den Namen Aachen-Düsseldorfer Eisenbahngesellschaft an, nachdem sie sich während ihrer Bildung Aachen-Gladbach-Neusser und dann Westliche Verbindungs-Eisenbahn-Gesellschaft genannt hatte.

Das Anlagecapital war auf 12 000 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. festgesetzt worden. In Folge der politischen Krisen zu Ende der 40er Jahre fielen aber zum grossen Theil die Ratenzahlungen aus, und der Bau gerieth deshalb ins Stocken. Um das Unternehmen mit Rücksicht auf seine volkswirthschaftliche Bedeutung nicht untergehen zu lassen, übernahm der Staat laut Vertrag von 1849 eine $3^1/_2$ procentige Zinsgarantie für das Actiencapital, gleichzeitig aber die Bauausführung sowie die gesammte Verwaltung und den Betrieb à Conto der Gesellschaft. Als Gegenleistung für die Zinsgarantie sollte der Staat vom Reinüberschuss über $3^1/_2$ % bis zu 5 % den vierten Theil, von dem über 5 % aber die Hälfte als Superdividende zur freien Verwendung erhalten, sowie auch die Actien zum Nominalwerth bei sechsmonatlicher Kündigung erwerben dürfen. Das Unternehmen wurde mit der gleichzeitig vom Staat übernommenen Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Bahn

zusammen der königlichen Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn in Aachen unterstellt und die 86 km lange Linie, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Rheydt-Gladbach am 12. August 1852, in ihrer ganzen Ausdehnung am 17. Januar 1853 dem Verkehr übergeben. Die Strecke Aachen-Richterich-Kohlscheidt der Hauptbahn und die Kohlenzweigbahn Kohlscheidt-Kämpchen waren und sind gemeinschaftliches Eigenthum mit der Aachen-Mastrichter Bahn und standen zunächst auch in beiderseitigem Betrieb.

Mit Privilegien von 1852 bis 1856 waren zwei 4procentige Anleihen im Betrage von 9 300 000 Mk. und eine zuerst $4\frac{1}{2}$procentige von 2 550 000 Mk. aufgenommen worden, so dass sich das concessionirte Gesammtanlagecapital auf 23 850 000 Mk. stellte, wovon aber nur 23 621 085 Mk. auf den Bau verwandt worden waren, mithin auf 1 km 274 664 Mk. entfielen.

Nachdem 1863 die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft den Beschluss gefasst hatte, die Aachen-Düsseldorfer Bahn mit ihrem Unternehmen zu vereinigen, kündigte der Staat auf Grund des Vertrages von 1849 die St.-Actien per ult. 1865 zur Einlösung für den Nominalwerth, erwarb bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner die Bahn ab 1. Januar 1866 seinerseits als Eigenthum, überliess sie aber sofort an die Bergisch-Märkische Eisenbahn, die ihrerseits die finanzielle Abwickelung durchführte und hierbei die Zurückzahlung der vom Staat geleisteten Zuschüsse — ohne Zinsen — mit einem Viertel des Ueberschusses über $6\frac{1}{2}$% Dividende der Bergisch-Märkischen St.-Actien übernahm. Da die Bergisch-Märkische Eisenbahn gleichfalls in staatsseitiger Verwaltung stand, blieben die Linien der Aachen-Düsseldorfer in solcher und wurden selbstredend, unter Auflösung der besonderen königlichen Direction in Aachen, derjenigen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn unterstellt. Das Betriebsverhältniss bezüglich der mit der Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft gemeinschaftlichen Strecke Aachen-Richterich-Kohlscheidt-Kämpchen blieb auch nach dem Verkauf zunächst weiter bestehen, dann aber übernahm die Bergisch-Märkische Bahn die Strecke Richterich-Kämpchen pachtweise in alleinigen Betrieb, während die Strecke Aachen-Richterich als Anfangsstrecke der Hauptbahn nach Mastricht selbstredend nach wie vor von beiden Eigenthümern (resp. für die Aachen-Mastrichter Gesellschaft von der Eisenbahngesellschaft Grand Central Belge) betrieben wird.

Aus ihrem Unternehmen selbst hatten die Aachen-Düsseldorfer St.-Actien nur für die letzten beiden Jahre seiner Selbstständigkeit

Dividenden erhalten können, und zwar pro 1864: 4⁷/₃₀ % und pro 1865: 4⁴⁷/₆₀ %. Aber auch dem Staat fielen aus diesen beiden Jahren vertragsmässig Superdividenden zu, die zusammen 116 271 Mk. betrugen. In den anderen Jahren waren zur Zahlung der garantirten 3½ % Zinsen der St.-Actien stets erhebliche Zuschüsse seitens des Letzteren erforderlich gewesen, im Ganzen 2994560 Mk., welche nun laut Vertrag abzüglich der genannten Superdividende die Bergisch-Märkische Bahn zur bedingten Rückzahlung übernahm.

Nach Abwickelung der finanziellen Seite des Verkaufs löste sich die Gesellschaft noch im Jahre 1866 auf.

Nachdem die Aachen-Düsseldorfer Bahn als nunmehriger Bestandtheil der Bergisch-Märkischen Eisenbahn laut Gesetz vom 28. März 1882 per 1. Januar desselben Jahres in das Eigenthum des preussischen Staats übergegangen war, wurden die noch in Umlauf befindlichen Aachen-Düsseldorfer Pr.-Obligationen mit Präclusivfrist bis 31. Juli 1886 gegen 3½procentige preussische Consols umgetauscht, der nicht präsentirte Rest aber per 2. Januar 1887 zur Baareinlösung gekündigt. Da die Actien schon bei dem Kauf der Bahn seitens der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft baar eingelöst worden sind, **so existiren nunmehr Aachen-Düsseldorfer Eisenbahnpapiere nicht mehr.**

Aachener Industriebahn.

Zur besseren Ausnutzung der Steinkohlengruben bei Höngen, Würselen und Morsbach sowie im Interesse der starken Arbeiterbevölkerung zwischen Aachen und Stolberg und gestützt auf einen Garantievertrag mit den vier grössten Industriellen des Verkehrsgebiets, der Aachen-Höngener Bergwerksgesellschaft, der Vereinigungsgesellschaft für Steinkohlenbau im Wurmrevier, dem Besitzer der Königsgrube bei Grevenberg und dem Aachener Hüttenactienverein, constituirte sich 1873 eine Actiengesellschaft unter dem Namen „Aachener Industriebahn-Actiengesellschaft“ mit Sitz in Aachen zur Erbauung der dem Gründungscomité bereits unterm 23. November 1872 concessionirten Bahn von Aachen über Würselen nach Höngen mit Zweigen nach Rothe Erde, Station der Rheinischen Eisenbahnstrecke Aachen-Düren, sowie von Würselen nördlich nach Morsbach und südlich über Stolberg nach Eschweileraue, Station der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Inhaltlich des gedachten Vertrages garantirten die genannten Contrahenten auf die Dauer von

10 Jahren eine jährliche Bruttoeinnahme von mindestens 300 000 Mk. aus ihren eigenen Transporten sowie eine 5 procentige Dividende der St.-Pr.-Actien. Ausserdem übernahmen sie das Stammactiencapital bis auf 60 000 Mk. Hiergegen wurden ihnen seitens der Gesellschaft besondere Frachtvergünstigungen und anderweite Erleichterungen gewährleistet. Wie schon an dieser Stelle erwähnt sein mag, brauchte die Zinsgarantie für die St.-Pr.-Actien nie in Anspruch genommen zu werden.

Der Bau begann im Winter 1873/74 und es wurden, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke am 26. September 1875, die sämmtlichen oben aufgeführten 30,13 km langen Linien bis zum 31. Dezember desselben Jahres dem Verkehr übergeben.

Das Anlagecapital zu denselben war auf 1 800 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. und 1 800 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk. mit zunächst 5 % Bauzinsen festgesetzt und emittirt worden. Dasselbe erwies sich indess als unzureichend, und die Gesellschaft erhielt 1876 das Privileg zur Aufnahme einer 5 procentigen Anleihe von 1 200 000 Mk. Da sich aber die Zeit zur Begebung derselben ungünstig erwies, wurden nur für 222 500 Mk. Pr.-Obligationen emittirt, hiergegen jedoch ein festes 5 procentiges Darlehen von 950 000 Mk. aufgenommen und ausserdem nach Bedarf schwebende Schulden contrahirt, die sich ult. 1879 auf 592 588 Mk. beliefen.

Mit Concession von 1880 wurde die Hauptstrecke Aachen-Höngen über Höngen hinaus um 15,88 km bis Jülich verlängert, bei deren Fertigstellung 1882 die Firma in

„Aachen-Jülicher Eisenbahn"

geändert worden ist. Zu dieser Neubaustrecke wurden den alten gleichberechtigte St.-Actien in Stücken à 1200 Mk. im Betrage von 3 000 000 Mk. ausgegeben, sowie mit Privileg von 1880 eine 5 procentige Anleihe von 3 600 000 Mk. aufgenommen, aus welcher aber noch die begebenen Pr.-Obligationen der ersten Anleihe sowie das feste Darlehen und die schwebenden Schulden getilgt wurden.

Das Gesammtanlagecapital stellte sich hiernach auf 10 200 000 Mark.

Die Ausdehnung des Unternehmens belief sich, nachdem 1884 der Betrieb auf der Theilstrecke Stolberg-Eschweileraue eingestellt worden war, auf 40 km, und demnach entfallen auf 1 km 255 000 Mk.

Trotz ihrer geringen Ausdehnung, und obgleich sie nur den lokalen Interessen ihres eigenen Gebiets dient, hat sich die Bahn gut rentirt. Die bei Weitem wichtigste Einnahmequelle bildet der Güterverkehr mit seinen Kohlentransporten, obgleich ein grosser Theil dieser im eigenen Gebiet der Bahn verbleibt, und Zuführung

von Rohmaterialien in die an der Bahn gelegenen industriellen Etablissements. Die Reinerträge, aus welchen zunächst die St.-Pr.-Actien 5 %, dann die St.-Actien 5 % und weiter beide Actiensorten gleiche Dividende erhalten sollten, gestatteten die Vertheilung folgender Dividenden:

pro	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886
St.-Actien	0	0	0	0	0	5	5	5	5½	6	6¼ %
St.-Pr.-Actien	5	5	5	5	5	5	5	5	5½	6	6¼ %

im Durchschnitt für die St.-Actien 2,98 % und für die St.-Pr.-Actien 5,25 %.

Im Jahre 1886 machte der preussische Staat unerwartet der Gesellschaft Offerte zur käuflichen Ueberlassung ihres Unternehmens, und die Verhandlungen führten dahin zum Abschluss, dass die Bahn laut Gesetz vom 28. März 1887 mit Rechnung vom 1. Januar am 1. Mai desselben Jahres in das volle Eigenthum des Staates, bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft, überging.

Derselbe zahlte für Stamm- und St.-Pr.-Actien im Nennwerth von 4200 Mk. 6000 Mk. in 3½ procentigen Consols und ausserdem an Convertirungsprämie für jede St.-Actie auf je 600 Mk. 3 Mk. und für jede St.-Pr.-Actie zu je 600 Mk. 36 Mk.

Der Kaufpreis stellte sich demnach wie folgt:

für 4 800 000 Mk. St.-Actien 6 857 142 Mk. in 3½ procentigen Consols;

für 1 800 000 Mk. St.-Pr.-Actien 2 571 428 Mk. in 3½ procentigen Consols;

den St.-Actien an Convertirungsprämie 24 000 Mk. } baar
den St.-Pr.-Actien an „ 108 000 „ }

Hierzu kamen noch die Anleihen mit umlaufend 3 582 000 Mk., während andererseits dem Staat 864 954 Mk. an Fonds zufielen.

Mit Rücksicht auf den hohen Zinsfuss von 5 % wurden die noch in Umlauf befindlichen Pr.-Obligationen bereits per 1. Januar 1888 zur Einlösung gekündigt, **so dass es Aachen-Jülicher Eisenbahnpapiere nunmehr nicht mehr giebt.**

Die Bahn wurde der königlichen Direction Köln linksrheinisch unterstellt.

Bei Uebernahme seitens des Staats stand noch die Concession für eine Secundärbahn von Morsbach nach Station Kohlscheidt der Aachen-Düsseldorfer Staatsbahnlinie offen, doch ist dieselbe bisher noch nicht zur Ausführung gekommen.

Albertsbahn (Dresden-Tharandt).

Behufs besserer Ausnutzung der Steinkohlenlager im Plauenschen Grunde, welcher sich vom Dorfe Plauen bei Dresden bis nach der Stadt Tharandt erstreckt, bildete sich 1853 eine Actiengesellschaft mit Sitz in Dresden unter dem Namen „Albertsbahn“ zur Erbauung einer Eisenbahn von Dresden nach Tharandt nebst Zweigbahnen in die Kohlenfelder. Nachdem der Bau bereits 1853 mit vorläufiger Genehmigung begonnen hatte, erhielt die Gesellschaft unterm 26. Januar 1854 die definitive Concession. Die 13,6 km lange Hauptlinie wurde am 28. Juni 1855 eröffnet, und nach und nach 24,8 km Anschlussgeleise nach den einzelnen Kohlengruben gebaut.

Das erste Anlagecapital wurde durch Emission von Actien à 300 Mk. im Gesammtbetrage von 2 700 000 Mk. aufgebracht, welche bis zur Eröffnung der Hauptbahn 4 % Bauzinsen erhielten. Hierzu traten zum Bau der Zweigbahnen mit Privilegium von 1856 und 1857 vier Emissionen Anleihen mit zusammen 4 500 000 Mk. Der ursprüngliche Zinsfuss betrug bei sämmtlichen 5 %, wurde dann aber auf 4 % reduzirt. Die beiden ersten Emissionen hatten noch die Bezeichnung Pr.-Actien, waren aber ihrem Wesen nach ebenfalls Pr.-Obligationen. Das Gesammtanlagecapital stellte sich somit auf 7 200 000 Mk., daher bei Einrechnung der Anschlussbahnen, die dem Charakter des Unternehmens nach hier mitzuzählen sind, für 1 km auf 187 500 Mk.

Bis 1862, während welcher Zeit die Bahn in Tharandt ohne Anschluss geblieben, war der Verkehr nur ein schwacher, und im Allgemeinen reichten die Einnahmen bloss zur Deckung der Betriebskosten und Bedienung der Anleihen. Erst mit Eröffnung der Staatsbahnstrecke Tharandt-Freiberg trat eine wirkliche und sich stets steigernde Rentabilität des Unternehmens ein. Dementsprechend stellten sich die Actiendividenden in den einzelnen Jahren, wie folgt:

pro 1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867
0	1	0	0	0	0	2	$2^1/_4$	4	$6^1/_2$	7	7 %

mithin im Durchschnitt 2,48 %.

Bereits bei der Concessionsertheilung hatte sich der Staat den Ankauf der Bahn von Eröffnung seiner Anschlusslinie Tharandt-Freiberg an vorbehalten, und hierbei war als Kaufpreis der 25 fache Betrag des durchschnittlichen Reinertrags der letzten fünf Jahre plus $^1/_2$ % für jedes an 20 Betriebsjahren fehlende Jahr, mindestens

aber Erstattung des Anlagecapitals ausbedungen. Daraufhin erwarb der Staat die Bahn per 1. Juli 1868, bezahlte dieselbe hierbei aber noch über jene Vereinbarung hinaus, indem er pro Actie à 300 Mk. 450 Mk. in 4 procentigen Staatspapieren und eine Convertirungsprämie von 24 Mk. gab.

Der Kaufpreis stellte sich somit für 2 700 000 Mk. Actien auf 4 050 000 Mk. in 4 procentigen Staatspapieren plus 216 000 Mk. Convertirungsprämie, in Summa 4 266 000 Mk. — Die Anleihen mit umlaufend 4 425 800 Mk. übernahm der Staat als Selbstschuldner, wogegen ihm aber auch der Reservefonds mit 15 558 Mk. zufiel.

Nachdem der sächsische Staat inzwischen die sämmtlichen Anleihen zur baaren Einlösung gekündigt hat und zwar die letzten derselben per 1. Januar 1883, **giebt es keine Albertsbahn-Papiere mehr.**

Altona-Kieler Eisenbahn.

Das erste Project zur Verbindung der Nord- mit der Ostsee mittelst einer Eisenbahn wurde bereits 1832 in der Linie Hamburg-Lübeck aufgestellt. Das Interesse der Krone Dänemark für ihre See- und Handelsstädte Kiel und Altona liess dasselbe aber nicht zur Ausführung kommen; dagegen erklärte sich die Regierung zur Förderung einer Eisenbahnverbindung zwischen Kiel und Altona bereit, und es gelang auch, Dank ihrer nachdrücklichen Unterstützung, dies Project bald zu verwirklichen. Die betreffende Gesellschaft constituirte sich 1840 unter obigem Namen mit Sitz in Altona und erhielt unterm 28. Juni 1842 die königlich dänische Concession auf 100 Jahre unter Beding der Erneuerung bei jedem Regierungswechsel. Inhaltlich derselben blieb die Gesellschaft von Staatsabgaben befreit, doch hatte sie Postbriefe, Zeitungen und das Postbegleitpersonal sowie täglich bis 600 Pfund Postgüter unentgeltlich zu befördern, wie sich der Staat auch für Kriegszeiten die unentgeltliche Benutzung vorbehielt. Zu den Communallasten wurde sie nach der Grösse des Areals in den einzelnen Gemeinden herangezogen.

Das Anlagecapital war auf 2 050 000 Speciesthaler (1 Speciesthlr. = 4,50 Mk.) = 9 225 000 Mk. in St.-Actien à 100 Speciesthaler festgesetzt und emittirt worden. Die Actienzeichnung erzielte in Privatkreisen nur geringe Resultate, deshalb übernahm die dänische Krone ihrer Zusage gemäss für 500 000, die Stadt

Altona für 400 000 und die Stadt Kiel für 300 000 Speciesthaler St.-Actien, so dass in den freien Verkehr nur Actien im Betrage von 850 000 Speciesthaler kamen.

Der Bau begann im März 1843, und es wurde die 107,7 km lange Strecke Altona-Neumünster-Kiel am 18. September 1844 eröffnet. Für dieselbe wurden in der ersten Periode noch $3^1/_2$ procentige schwebende Schulden im Werthe von 660 000 Mk. aufgenommen. Obgleich dieselben später wieder zurückgezahlt wurden, sind sie zunächst doch bei der Stammstrecke mit zur Belastung zu stellen, und demnach berechnet sich das Anlagecapital für diese allein auf 9 885 000 Mk. oder pro Kilometer auf 91 040 Mk.

Durch die 1850 concessionirte Lübeck-Büchener Bahn in Anschluss an die Berlin-Hamburger Bahn drohte der Altona-Kieler Gesellschaft die Gefahr, dass ein Theil des Verkehrs von der Ostsee nach der Nordsee von Kiel abgelenkt und Lübeck zugeführt werde. Sie beschloss deshalb, ihrerseits eine directe Bahn von Altona nach Lübeck zu bauen, doch scheiterte die Ausführung dieses Projectes an dem Entgegentreten der Stadt Kiel. Ebenso machte diese zunächst auch das 1857 gefasste Project Neumünster-Neustadt scheitern, welche Linie die Gesellschaft geplant hatte, um den Verkehr aus dem östlichen Holstein nicht an ein anderes neues Eisenbahnunternehmen zu verlieren.

Inzwischen war von einer besonderen Gesellschaft die Bahn Neumünster-Rendsburg gebaut worden, die ohne Anschluss in Rendsburg der Altona-Kieler Bahn nicht allein keine Gefahr, sondern durch Zuführung neuen Verkehrs nur Vortheil bringen konnte, und sie übernahm deren Betrieb von ihrer Eröffnung im Jahre 1845 an. Diese Sachlage änderte sich, als der englische Eisenbahnunternehmer Sir Morton Peto mit seinen umfassenden Concessionen zum Bau der dänischen und schleswigschen Bahnen sowie der Strecke Neumünster-Oldesloe, Station der von der Lübeck-Büchener Gesellschaft projectirten Linie Lübeck-Hamburg, auf die Bühne trat. Erwarb dieser noch die Bahn Neumünster-Rendsburg, so blieb selbstredend Altona-Kiel auf ihren Lokalverkehr beschränkt. Die Gesellschaft bemühte sich daher 1860, die Neumünster-Rendsburger Bahn für sich selbst zu erwerben, doch schlug diese trotz der günstigen Bedingungen die Offerte aus und verkaufte in der That ihr Unternehmen 1863 zum 1. Januar 1864 an Sir Morton Peto. Derselbe wurde hierdurch der unumschränkte Herr des dänisch-jütisch-schleswigschen Verkehrs für Hamburg, Lübeck und weiter für Deutschland bis zur Station Oldesloe, wo er seine Transporte an die Lübeck-Büchener Bahn weitergab. Diese Verhältnisse drängten Altona-

Kiel, mit Sir Peto in Unterhandlungen zu treten, und es nahmen diese für die Altonaer Gesellschaft einen günstigen Verlauf, indem Peto auf den Bau von Neumünster-Oldesloe verzichtete, Rendsburg-Neumünster seinerseits an Altona-Kiel ab 1. Januar 1864 verkaufte und sich verpflichtete, innerhalb 50 Jahren in Holstein keine Concurrenzbahn für Altona-Kiel zu bauen, wogegen letzteres sich mit Tarifen und Fahrplänen den schleswigschen Bahnen anpassen musste. Allerdings stellte hierbei Peto den Verkaufspreis von Neumünster-Rendsburg um 25 % des Actiencapitals höher, als er selbst es erworben hatte, und Altona-Kiel musste demnach für diese 200 % des Nennwerths, d. i. für 1 170 000 Mk. 2 340 000 Mk. zahlen und die Anleihen und schwebenden Schulden im Gesammtbetrage von 765 000 Mk. bei Umtausch der Pr.-Obligationen in solche ihres Unternehmens als Selbstschuldner übernehmen. Hierzu gesellten sich noch weitere Kosten in Höhe von 53 400 Mk., so dass sich der Gesammtankaufspreis der 34,6 km langen Bahn auf 3 158 400 Mk. stellte.

In der hiermit begonnenen Politik fortfahrend, verschaffte sich die Altona-Kieler Gesellschaft, als die schleswigschen Bahnen 1865 durch Kauf an ein deutsches Consortium übergegangen waren, durch Uebernahme von St.-Actien der neuen Schleswigschen Eisenbahn im Betrage von 8 175 000 Mk., also mehr als die Hälfte, von vornherein überwiegenden Einfluss in der Verwaltung dieser, und nahm dann auch nach Fertigstellung sämmtlicher Linien diese ab 1. Januar 1870 in Betrieb gegen Zahlung einer festen Rente von 5 % für die St.-Actien sowie Verzinsung und Amortisation der bereits bei Concession begebenen 4½ procentigen Pr.-Obligationen. Hiermit war der Einfluss Petos auf schleswig-holsteinschem Gebiet gebrochen. Zur weiteren Ausdehnung und Sicherung ihres Unternehmens gegen Concurrenzprojecte baute die Gesellschaft mit Genehmigung von 1860 in Gemeinschaft mit dem Hamburger Senat eine Verbindungsbahn von Altona nach Hamburg zum directen Anschluss an die deutschen Bahnen und nahm hierbei neben ihrem 2,9 km langen Antheil auch den hamburgischen Theil für 80 000 Mk. jährlicher Pacht ab Eröffnung der Bahn 1865/66 in Betrieb, welcher indess 1870 auf die Berlin-Hamburger Bahn überging; ferner mit gleicher Genehmigung eine Zweigbahn von Altona nach dem Villen- und Vergnügungsort Blankenese, 9,6 km lang 1867 eröffnet, und mit Concession von 1863 die schon 1857 beabsichtigt gewesene Bahn von Neumünster über Ascheberg nach Neustadt in Holstein mit Zweig von Ascheberg nach Kiel 88,2 km lang 1866 eröffnet. Diese Linien werden im Allgemeinen mit dem Namen „Ostholsteinische Bahnen“ bezeichnet.

Nachdem bei Segeberg in der Trace der oben bereits in Erwähnung gebrachten Linie Neumünster-Oldesloe 1871 ein Steinsalz- und Gipslager aufgefunden worden war, baute die Gesellschaft mit Concession von 1872 nunmehr auch diese Linie, und es wurde dieselbe 44,8 km lang 1875 dem Betriebe übergeben. Ausserdem veranlasste die Anlage eines Dampfschiffhafens bei Altona die Gesellschaft mit Concession von 1874 zum Bau einer Bahn von dem Altonaer Bahnhofe nach diesem Hafen. Dieselbe ist auf gemeinschaftliche Kosten mit der Stadt Altona hergestellt, das volle Eigenthumsrecht aber der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft zuerkannt worden. Die 1,2 km lange Linie wurde 1876 in Betrieb genommen. Endlich noch verlängerte die Gesellschaft mit Concession und Eröffnung in 1883 die Blankeneser Zweigbahn um 9,4 km bis zu der Schifffahrt treibenden Stadt Wedel. Dieselbe ist als normalspurige Secundärbahn hergestellt, und mit dieser schliesst die Bauthätigkeit der Gesellschaft.

Das Anfang der siebziger Jahre aufgetauchte Project einer directen Bahn von Berlin über Schwerin nach Kiel hatte allerdings die Altonaer Gesellschaft veranlasst, ihrerseits den Bau von Oldesloe nach Hagenow an der Berlin-Hamburger Bahn vorzubereiten, durch welchen sie für den beregten Verkehr der neuen Linie gegenüber concurrenzfähig geblieben wäre, doch gab sie auch ihrerseits dies wieder auf, als das Concurrenzproject nicht Verwirklichung fand.

Ausser den genannten Erweiterungen des eigenen Unternehmens förderte die Gesellschaft das Entstehen von selbstständigen Anschlussbahnen durch Betheiligung am Anlagecapital, worüber wir weiter unten detaillirt sprechen werden, oder durch Uebernahme des Betriebes solcher Bahnen à conto der Gesellschaften dieser letzteren. So leitete sie den Betrieb der Elmshorn-Glückstadter Bahn von deren Eröffnung 1845 bis einschliesslich 1862, baute für Rechnung der Kreis Oldenburger Eisenbahngesellschaft die Bahn von Neustadt nach Oldenburg i. Holstein und betrieb sie von deren Eröffnung 1881 an.

Zu der Erwerbung der vorher selbstständigen Bahn Rendsburg-Neumünster, zu den erwähnten eigenen Neubauten, zu Erweiterungsbauten auf den alten Strecken, zu der erforderlichen Vermehrung der Betriebsmittel und zur Betheiligung an benachbarten, selbstständigen Eisenbahnunternehmungen hatte die Gesellschaft ihr St.-Actiencapital um 9 225 000 Mk. erhöht und mit verschiedenen Privilegien von 1864 bis 1877 Anleihen im Betrage von 30 000 000 Mk. aufgenommen.

Das Gesammtcapital stellte sich somit auf

	18 450 000 Mk.	gleichberechtigter St.-Actien und
	30 000 000 „	Pr.-Obligationen
Summa	48 450 000 Mk.	

Hiergegen war die Gesellschaft betheiligt bei den „Schleswigschen Eisenbahnen“ mit 8 175 000 Mk. in St.-Actien, bei der Westholsteinischen Bahn Neumünster-Heide-Tönning mit 150 000 Mk. in St.-Actien und 150 000 Mk. in St.-Pr.-Actien, bei der Wesselburen-Heider Bahn mit 30 000 Mk. in St.-Actien und 30 000 Mk. in St.-Pr.-Actien, bei der Kreis Oldenburger Bahn Neustadt-Oldenburg i. H. mit 400 000 Mk. in St.-Actien. Bei sachgemässer Abrechnung dieser Beträge mit zusammen 8 935 000 Mk. von dem obigen eigenen Anlagecapital verbleiben als Belastung des eigenen Unternehmens 39 515 000 Mk., mithin bei einer Gesammtlänge von 298,4 km für 1 km 132 423 Mk.

Der Zweck der Stammstrecke war, wie bereits Eingangs gesagt, die Verbindung von Nord- und Ostsee. Bei der Wichtigkeit ihrer Endstationen, besonders Altonas und des benachbarten Hamburg, war der Verkehr von Anfang an ein guter und entwickelte sich nach und nach zu hoher Blüthe, so dass der hohe Reinertrag der Stammstrecke das Gesammtunternehmen in fortdauernd guter Rentabilität erhielt, obgleich die eigenen Neubaustrecken im Allgemeinen nur Unterbilanz brachten und die „Schleswigschen Bahnen“ auf Grund der übernommenen Zinsgarantie alljährlich erhebliche Zuschüsse, im Ganzen bis zur Verstaatlichung 1883 : 2 493 770 Mk. erforderten, wobei allerdings zu berücksichtigen bleibt, dass diese Zuschüsse sich mit auf die im Besitz von Altona-Kiel befindlichen schleswigschen Bahnactien erstreckten. Nachdem der Engländer Peto aus Schleswig verdrängt, beherrschte Altona-Kiel mit seinen eigenen Linien und den in Betrieb genommenen schleswigschen Bahnen die Provinz Schleswig-Holstein von der Linie Hamburg-Lübeck-Eutin an bis hinauf zur dänischen Grenze. Die in späteren Jahren von anderen Unternehmern gebauten Secundärbahnen brachten der Altonaer Gesellschaft keinen Abbruch, vermehrten vielmehr eher die Zufuhr.

Zufolge der vorentwickelten Verhältnisse konnten an die St.-Actien folgende Dividenden gezahlt worden:

pro	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854
	4	5	6	5	5 1/3	4 1/2	5 1/2	5	5 1/3	6 2/3 %
pro	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864
	6	7 1/4	7 1/2	8	8 1/3	8 2/3	9	9 1/2	10	11 1/3 %

pro	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
	10	9	5	6	7	7	7	$7^1/_3$	5	6 %
pro	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	im Durch-	
	$7^2/_3$	8	8	$6^2/_3$	8	$8^2/_3$	10	$9^1/_2$	schnitt 7,2 %.	

1883 trat der preussische Staat behufs Ankaufs der Bahn mit der Gesellschaft in Unterhandlung, und dieselbe führte dahin zum Abschluss, dass das Unternehmen laut Gesetz vom 24. Januar 1884 mit Rechnung ab 1. Januar 1883 am 1. März 1884 in Verwaltung und Betrieb und am 1. Januar 1887 bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft und Uebernahme der Anleihen seitens des Staats als Selbstschuldner in das volle Eigenthum desselben überging. Derselbe gab zunächst den St.-Actien eine feste Rente von $9^1/_5$ % und eine Convertirungsprämie von 13,5 Mk. für je eine Actie à 450 Mk. und später beim Actienumtausch für 10 Stück St.-Actien à 450 Mk. (4500 Mk.) 10 350 Mk. in 4procentigen Consols.

Der Kaufpreis stellte sich somit auf

	42 435 000 Mk.	in 4procentigen Consols
	553 500 „	Convertirungsprämie
Summa	42 988 500 Mk.	

wozu noch die Anleihen mit umlaufend 27 662 500 Mk. kamen.

An Fonds fielen dem Staat 2 077 962 Mk. und die im Besitz der Gesellschaft befindlichen Actien fremder Bahnen zu.

Die Bahn erhielt für die Zeit der Ueberleitung zunächst eine besondere königliche Direction mit Sitz in Altona, später wurden dieser jedoch noch die Linien der ehemaligen Berlin-Hamburger Bahn unterstellt. Der Staat trat für Altona-Kiel in die Betriebsverträge mit der Schleswigschen und der Kreis Oldenburger Eisenbahngesellschaft ein und erwarb das Unternehmen der Ersteren auch bereits im Jahre 1885 zu Eigenthum.

Behufs Erzielung eines geringeren Zinsfusses kündigte der Staat die noch in Umlauf befindlichen Pr.-Obligationen per 2. Januar resp. 1. Juli 1887, nachdem vorher deren Umtausch in $3^1/_2$procentige Consols offerirt war. **Hiernach giebt es keine Altona-Kieler Eisenbahnpapiere mehr.**

Angermünde-Schwedter Eisenbahn.

Nachdem schon 1862 eine Eisenbahnverbindung nach der industriereichen Stadt Schwedt a. O. projectirt war, bildete sich 1872 eine Actiengesellschaft mit Sitz in Schwedt a. O. und erhielt am 25. März desselben Jahres die Concession zum Bau einer

Bahn von Schwedt nach Angermünde, Station der Berlin-Stettiner Bahn.

Das Anlagecapital war auf 855000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit 5% Bauzinsen und auf 855000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk. mit 6% Bauzinsen und späterer Vorzugsdividende festgesetzt und emittirt, hierzu aber noch von der Stadt Schwedt ein Zuschuss à fonds perdu von 90000 Mk. gegeben worden.

Für diese Summe von 1800000 Mk. hatte die Baugesellschaft Plessner den Bau und die Finanzirung des Unternehmens besorgt.

Der Bahnbau begann noch 1872, und die 23,1 km lange Strecke wurde am 15. Dezember 1873 eröffnet.

Den Betrieb führte von Eröffnung an die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft. Dieselbe stellte die Betriebsmittel sowie das Beamtenpersonal und zahlte an die Gesellschaft zuerst den dritten Theil der Bruttoeinnahme, von 1878 ab aber ein Fixum von 36000 Mk. pro anno.

Auch Se. Majestät Kaiser Wilhelm I. hatte der Bahn aus seiner Schatulle zu Vollendung der Bahnhofsanlagen in Schwedt 30000 Mk. geschenkt.

Fernerhin hatte die Gesellschaft noch mit Privileg von 1875 eine 5procentige Anleihe im Betrage von 78000 Mk. aufgenommen, welche von der Berliner Handelsgesellschaft fest übernommen, also nicht in den öffentlichen Verkehr gebracht worden ist.

Das Unternehmen war somit ausschliesslich der Subventionen

mit 1710000 Mk. in Actien und
78000 „ Anleihen

Summa 1788000 Mk. belastet und es entfielen auf 1 km 77402 Mk.

Zur Verminderung der Betriebsausgaben war in 1878 secundärer Betrieb eingeführt worden, womit auch das bereits erwähnte Fixum von 36000 Mk. pro anno in Zusammenhang steht.

Bei Verstaatlichung der Berlin-Stettiner Bahn, wobei die Angermünde-Schwedter Bahn mit dieser der königlichen Direction Berlin unterstellt wurde, trat der preussische Staat in diesen Vertrag ein, setzte aber das Fixum ab 1882 auf 33000 Mk. herab.

Verkehr und Einnahmen entsprachen im Allgemeinen den gehegten Erwartungen nicht und die von der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, resp. später vom preussischen Staat geleisteten Zahlungen gestatten immer nur die Vertheilung einer kleinen

Dividende an die St.-Pr.-Actien, während die St.-Actien nie eine solche erhalten konnten. Die der ersteren betrug pro:

	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882
St.-Pr.-Act.	3	3	3	$2^1/_4$	$1^9/_{10}$	$1^3/_4$	$1^3/_4$	$1^3/_4$	$1^1/_2$ %

	1883	1884	1885	1886	
St.-Pr.-Act.	$1^1/_2$	$1^1/_2$	$1^1/_2$	$1^1/_5$ %	im Durchschnitt $1,_{97}$ %.

Andererseits hatte die Berlin-Stettiner Gesellschaft, resp. später der preussische Staat zur Zahlung des Pachtfixums stets Zuschüsse leisten müssen.

Nachdem die Gesellschaft bereits 1876 ihr Unternehmen vergebens der Berlin-Stettiner Bahn und dem Staat zum Kauf angetragen hatte, machte Letzterer im Jahre 1886 unerwartet Offerte auf sofortigen käuflichen Erwerb der Bahn und bot hierbei für 7 St.-Actien à 300 Mk. (= 2100 Mk.) 300 Mk. in $3^1/_2$procentigen Consols und für 7 St.-Pr.-Actien à 600 Mk. (= 4200 Mk.) 1600 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Consols, was einer Rente von $^1/_2$ bezüglich $1^1/_3$ % entspricht. Die Offerte wurde von der Generalversammlung ohne Weiterungen angenommen, und die Bahn ging laut Gesetz vom 28. März 1887 mit Rechnung vom 1. Januar am ersten Mai desselben Jahres in das volle Eigenthum des Staates über, welcher gleichzeitig die Anleihe als Selbstschuldner übernahm; die Gesellschaft löste sich hiernach auf.

Der Kaufpreis stellte sich, wie folgt:

für 855000 Mk. St.-Actien	122143 Mk.	in $3^1/_2$ procentigen Consols
für 855000 „ St.-Pr.-Actien	325714 „	in $3^1/_2$ „ „
Summa	447857 Mk.,	

wozu noch die Anleihe mit umlaufend 46500 Mk. kam.

Die Bahn blieb auch nach ihrer Verstaatlichung der königlichen Direction Berlin unterstellt.

Eine Kündigung der Pr.-Obligationen ist in der Genehmigungsurkunde nicht vorgesehen, so dass sie trotz ihres hohen Zinsfusses von 5 % noch gegenwärtig bestehen. Dieselben sind nach wie vor im festen Besitz der Berliner Handelsgesellschaft und werden mit jährlich 6000 Mk. ohne Zinszuwachs amortisirt. Nach der letzten Verloosung in 1889 giebt es deren noch 10 Stück à 3000 Mk. = 30000 Mk.

Anhalt-Köthen-Bernburger Eisenbahn.

Nachdem die Magdeburg-Köthen-Leipziger und die Berlin-Anhalter Eisenbahn, Letztere in der Linie Berlin-Köthen, eröffnet waren, wurde von Privatinteressenten der Bau einer Bahn von

Köthen nach Bernburg geplant. Die generelle Genehmigung zur Ausführung einer solchen sowie zur Bildung einer Actiengesellschaft zu diesem Zweck wurde von den Regierungen der der politischen Eintheilung nach damals noch voneinander getrennten Herzogthümer Anhalt-Köthen und Anhalt-Bernburg unterm 3. Juni bezw. 16. August 1844 ertheilt, und hierauf bildete sich unterm 13. März 1845 die betreffende Actiengesellschaft unter obigem Namen. Dieselbe erhielt unter dem 13. Oktober desselben Jahres die definitive Genehmigung ihrer Statuten und hiermit die endgültige Concession zur Ausführung der Bahn, welche in einer Länge von 20 km am 10. September 1846 dem Verkehr übergeben wurde.

Das Anlagecapital belief sich auf 1 500 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk., wovon die anhalt-bernburgische Regierung 150 000 Mk. übernommen hatte. Noch während des Baues erhielt die Gesellschaft das Privilegium zur Ausgabe unverzinslicher Kassenscheine à 3 Mk. und hat solche im Betrage von 450 000 Mk. in Umlauf gebracht. Das Anlagecapital stellte sich somit auf 1 950 000 Mk., mithin für 1 km auf 97 500 Mk.

Den Betrieb führte von Eröffnung an bis Anfang 1849 die Magdeburg-Leipziger und von da ab bis 1. April 1850 die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft. Mit diesem Tage ging die Bahn zu Folge besonderen Vertrages in die Verwaltung der Regierung des 1847 vereinigten Herzogthums Anhalt-Köthen-Bernburg über, welche ihrerseits wieder den Betrieb an einen Privatunternehmer überliess.

Ohne Fortsetzung in Bernburg diente die Bahn nur den lokalen Interessen der beiden genannten, verhältnissmässig unbedeutenden Städte, und es waren die Einnahmen so gering, dass sich bis 1855 jedes Jahr ein Betriebsdefizit ergab. Auf Grund der finanziellen Abmachungen im Vertrage von 1850 gewährte die Regierung den St.-Actien $2^1/_2$ % feste Zinsen und übernahm die allmähliche Amortisation derselben.

1856 baute die Regierung von der zwischen Köthen und Bernburg gelegenen Station Biendorf eine 9 km lange Zweigbahn nach Gerlebogk zur Ausnutzung der daselbst befindlichen Kohlengruben mit einem Anlagecapital von 204 000 Mk.; dieselbe wurde 1857 eröffnet.

1863 ging die Haupt- und Zweigbahn in Besitz und Betrieb der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft über gegen Gewährung einer festen Rente von $2^1/_2$ % für die St.-Actien und Uebernahme der 4 procentigen Schuld der Gesellschaft an die bernburgische Regierung im Betrage von 450 000 Mk. Ebenso über-

nahm sie die weitere Amortisation der Actien mit jährlich mindestens 15 000 Mk.

In Umlauf befanden sich bei Uebernahme noch 1 305 000 Mk. Wenngleich also die Actien als solche bestehen blieben, so bildeten die Actienbesitzer nun aber keine Gemeinschaft mehr, vielmehr löste sich die Köthen-Bernburger Gesellschaft auf.

Aus den Einnahmen der Bahn haben die Actien nie Dividenden erhalten können, vielmehr nur auf Grund der Zinsgarantie seitens der bernburgischen Regierung und später der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft von 1850 ab $2\frac{1}{2}$ % feste Zinsen.

Als nunmehriger Bestandtheil des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens ging die Köthen-Bernburger Bahn per 1. Januar 1879 in das Eigenthum des preussischen Staats über, welcher hierbei in die alten Verpflichtungen gegenüber den Köthen-Bernburger St.-Actien eintrat. *Dieselben beziehen also nach wie vor $2\frac{1}{2}$ % feste Zinsen mit Auszahlung vom 2. Januar jedes Jahres und werden mit jährlich 15 000 Mk. ohne Zinszuwachs amortisirt. Die Ausloosung erfolgt im Juli oder August, die Auszahlung der ausgeloosten Stücke ebenfalls am 2. Januar. Nach der Ausloosung von 1889 pro 2. Januar 1890 befinden sich noch 3000 Stück im Betrage von 900 000 Mk. in Umlauf. Dieselben lauten auf je 100 Thaler.*

Anhaltische Leopoldsbahn

siehe unter Rosslau-Zerbst.

Augsburg-Lindauer Eisenbahn.

Nachdem das erste Eisenbahnproject in Bayern, Nürnberg-Fürth, glücklich bis zur Verwirklichung gediehen war, wurde in allen Schichten der Bevölkerung des Königreichs ein lebhaftes Interesse für die Erbauung von Eisenbahnen rege. Zunächst bildete sich schon im Eröffnungsjahr der Nürnberg-Fürther Eisenbahn eine Actiengesellschaft für die Linie München-Augsburg und im Anschluss an diese in dem darauf folgenden Jahre 1836 eine solche für die Linie von Augsburg nach Lindau am Bodensee. Dieselbe hatte aber nicht allein die Verbindung der wichtigen Stadt Augsburg und dadurch indirect der Landeshauptstadt München mit der Wasserstrasse des Bodensees und vermittelst

dieser mit der Schweiz im Auge, sondern sie sollte auch die Fortsetzung einer gleichzeitig projectirten Linie von Leipzig, dem damaligen Mittelpunkt des deutschen Binnenhandels, über Hof und die gleichfalls bedeutende Handelsstadt Nürnberg bis Augsburg bilden, für welche Linien indess besondere Unternehmer auftraten. Die Augsburg - Lindauer Gesellschaft erhielt 1836 die Concession; hatte sie auch nicht dieselben allgemeinen Schwierigkeiten zu bekämpfen, wie einst die Schöpfer der Nürnberg-Fürther Eisenbahn, so handelte es sich aber hier bei der unvergleichlich grösseren Länge der Linie um die Beschaffung eines ganz anderen Anlagecapitals, und der Gesellschaft fehlten die belebenden Elemente, wie sie der Nürnberg - Fürther Bahn in Scharrer und seinen Getreuen geworden waren. So wurde die erste günstige Zeit der Begeisterung nicht gehörig ausgenutzt und bald trat, wie wir schon bei verschiedenen Gelegenheiten gesehen haben, eine Entmuthigung des Privatcapitals für die Eisenbahnunternehmungen ein. Unter dieser hatte auch das Augsburg - Lindauer Project zu leiden, und da es den beiden anderen bayerischen Gesellschaften für die Linien Hof-Nürnberg - Augsburg nicht besser erging, so entschied sich Se. Majestät König Ludwig I. Allerhöchstselbst zur Erbauung der ganzen Linie Hof - Augsburg - Lindau auf Staatskosten. Hierauf löste sich die obige Gesellschaft wieder auf, noch ehe sie vermocht hatte, das erforderliche Anlagecapital aufzubringen. Die Linie Augsburg-Lindau wurde als Theil der Staatsbahnstrecke Hof - Lindau in den Jahren 1847 bis 1853 eröffnet.

Augsburg - Nürnberger Eisenbahn.

Die allgemeinen, hier zur Sprache kommenden Gesichtspunkte sind dieselben wie bei der vorstehend behandelten Augsburg-Lindauer Bahn. Das Augsburg-Nürnberger Project hatte aber den Umstand für sich, dass sich die Ludwigsbahngesellschaft (Nürnberg-Fürth) und das Comité der projectirten und bald darauf wirklich durchgeführten München-Augsburger Eisenbahn wesentlich für dasselbe interessirten, da die in Frage stehende Linie das Verbindungsglied ihrer beiden Bahnen bildete und deshalb ihr Zustandekommen von wesentlicher Bedeutung für sie war. Es constituirte sich denn auch 1836 eine besondere Gesellschaft für Augsburg-Nürnberg, und noch in demselben Jahre erhielt diese die Concession. Die Actienzeichnungen gingen zur Genüge ein, und 1% des Actiencapitals war bereits eingezahlt worden; indess

machte sich auch bezüglich dieses Unternehmens die baldige Entmuthigung des Privatcapitals für Eisenbahnunternehmungen geltend, so dass die Gesellschaft mit dem ihrigen noch nicht weiter gediehen war, als Se. Majestät König Ludwig I. Allerhöchst sich zur Ausführung der ganzen Linie Hof-Nürnberg-Augsburg-Lindau auf Staatskosten entschloss. Hierauf löste sich 1841 die Gesellschaft wieder auf, die Linie Augsburg-Nürnberg aber wurde als Staatsbahn 1844/49 dem Betriebe übergeben.

Bayerische Ostbahnen.

Während der Westen und Norden des bayerischen Hauptländercomplexes sich verhältnissmässig frühzeitig eines für die lokalen Beziehungen der grösseren Städte untereinander schon 1853 ausgebauten Eisenbahnnetzes erfreute, entbehrte der östlich von der Linie München-Nürnberg-Bamberg-Hof gelegene Theil, die Provinzen Niederbayern und Oberpfalz, noch jeglichen Schienenweges. In der Absicht, nunmehr auch diesem reichgesegneten Landestheil mit den wichtigen Städten Passau, Landshut, Regensburg und Amberg die Vortheile des Eisenbahnverkehrs zuzuwenden, fasste die Regierung den Bau einer Linie München-Regensburg-Nürnberg nebst zwei von derselben an die österreichische Grenze auf Passau im Süden und Furth im Norden abzweigenden Flügelbahnen ins Auge und liess auch die generellen Vorarbeiten zu denselben anfertigen. In der Befürchtung jedoch, dass das Staatsbudget zu sehr belastet werde, überliess sie die Ausführung dieser Bahnen der Privatindustrie, ermunterte jedoch das Privatcapital zur Betheiligung an dem Unternehmen durch Gewährung einer $4^1/_2$ procentigen Zinsgarantie auf die Dauer der ersten 35 Betriebsjahre laut Gesetz vom 19. März 1856. Die hierauf hin unter dem Namen „Königlich privilegirte Actiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen" gebildete Gesellschaft erhielt unter dem 12. April desselben Jahres die Allerhöchste Concession zum Bau und Betrieb der oben genannten Linien auf 99 Jahre, und hierbei überliess die Regierung die ihrerseits bereits angefertigten Vorarbeiten käuflich der Gesellschaft.

Das Anlagecapital wurde auf 60 000 000 Gulden in Actien à 200 Gulden festgesetzt, und es erfreute sich das allerdings auf die Zinsgarantie gestützte Unternehmen solches Vertrauens, dass überhaupt nur 5 000 000 Gulden zur öffentlichen Subscription kamen, indem 55 000 000 Gulden bereits vorher gezeichnet waren.

Der Länge der projectirten Linien mit rund 450 km und der Höhe des ursprünglichen Anlagecapitals nach war dies Unternehmen in beiden Beziehungen das ursprünglich grösste Privatbahnunternehmen Deutschlands.

Die Bauzeit war in der Concession auf 7 Jahre festgesetzt, doch wurde, obgleich concessionsgemäss der Unterbau von Anfang an durchgehend für zwei Gleise herzustellen war, die 283,7 km lange Hauptbahn München-Regensburg-Nürnberg, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke München-Landshut am 3. November 1858, in ihrer ganzen Ausdehnung 1859, der Flügel Geiselhöring-Passau-Grenze gegen Oesterreich 94,9 km lang 1859/60 und die Schlussstrecke des 73,9 km langen Flügels Schwandorf-Furth-Grenze gegen Böhmen am 15. Oktober 1861 dem Verkehr übergeben, so dass das ganze Bahnnetz mit einer in Erstaunen setzenden Schnelligkeit gebaut worden ist. Was nun die Bedeutung der einzelnen Linien betrifft, so ist die im weiten Halbkreis von München nach Nürnberg führende Hauptbahn für den Verkehr dieser beiden Städte untereinander gegenüber der um rund 70 km kürzeren Staatsbahnlinie München-Augsburg-Nürnberg werthlos, sie sollte vielmehr die reichen Landschaften Niederbayerns und der Oberpfalz in das Eisenbahnnetz ziehen und ihnen die Segnungen einer zeitgemässen schnellen und billigen Verbindung mit den beiden Hauptplätzen des Landes bringen. Die beiden Flügelbahnen aber dienen neben gleicher lokaler Bedeutung dem internationalen Verkehr, und in dieser Beziehung ist besonders Geiselhöring-Passau von höchster Bedeutung. Diese Linie findet auf der Grenze (bei Betriebswechsel in Passau) Anschluss an die gleichzeitig erbaute und 1858/61 eröffnete österreichische Linie Passau-Wien und bildet in Verbindung mit der Hauptbahn ein Mittelglied der grossen Verkehrsstrasse von Wien nach Frankfurt a. M. und dem Rhein. Schwandorf-Furth-Grenze andererseits (mit Betriebswechsel in Furth) fand ebenfalls schon 1862 Fortsetzung in der Böhmischen Westbahnlinie Furth-Prag, und hierdurch wurde der grosse Verkehr aus Böhmen nach München und dem Rhein auf die Linien der Ostbahn gelenkt, doch musste diese den letzteren an die 1871 neu eröffnete Buschtiehrader Bahnlinie Prag-Comotau-Eger abgeben.

Bald nach völliger Fertigstellung des zuerst projectirten Netzes ging die Gesellschaft mit dem Bau einer nicht minder wichtigen Linie vor, es war dies die Bahn von Irrenlohe, Station der Hauptbahn nördlich von Schwandorf, nach Eger, nebst einem Zweig aus dieser nach Bayreuth. Die erstere erbrachte bei gleichzeitiger Ausführung der sächsischen Anschlussstrecke Eger-Plauen

für den bedeutenden Verkehr von Berlin nach München gegen die alte Route über Hof und Nürnberg eine Abkürzung um 90 km, während die Zweiglinie Weiden-Bayreuth allerdings nur mehr lokalen Interessen Rechnung trug. Hierbei ist zu bemerken, dass auch die auf böhmisches Gebiet entfallende Endstrecke der Egerer Linie seitens der Ostbahngesellschaft zur Ausführung kam. Mit Concession von 1862 wurde die Theilstrecke Irrenlohe-Weiden und die Zweigbahn Weiden-Bayreuth zusammen 97,7 km lang bereits 1863 und die Reststrecke Weiden-Eger 59,9 km lang, bei gleichzeitiger Eröffnung der sächsischen Anschlussbahn, 1864/65 dem Verkehr übergeben. Diese beiden Linien konnten noch mit dem Rest des ursprünglichen Anlagecapitals von 15000000 Gulden hergestellt werden, ein Beweis, mit welcher Umsicht und Vorsicht von Anfang an die Gesellschaft gehandelt hat.

Bei der ersten Projectirung des Netzes waren bezüglich der Wahl der Linie zunächst die lokalen Interessen der wichtigeren Städte massgebend gewesen, und es hatten sich hierdurch für den Durchgangsverkehr allerdings nicht unbedeutende Umwege herausgebildet. Diese durch zweckentsprechende Linien abzubauen, wurde die spätere Aufgabe der Gesellschaft, und demgemäss kennzeichnen sich in der Geschichte der Ostbahnen zwei Perioden; die erste, dem Bau der Hauptlinien unter Berücksichtigung der wichtigeren Städte dienend, findet mit Eröffnung der Linie Irrenlohe-Eger in 1865 ihren Abschluss, die zweite ist dem Bau von Abkürzungslinien im Interesse des Durchgangsverkehrs gewidmet.

Die wichtigste solcher Abkürzungslinien ist die directe Linie Nürnberg-Regensburg über Feucht und Neumarkt im Interesse des directen Verkehrs Nürnberg-Passau-Wien zur Abschneidung des weiten Bogens über Schwandorf um circa 39 km und speciell veranlasst durch das Concurrenzproject der österreichischen Kaiser-Franz-Josefbahn Wien-Budweis-Pilsen-Eger. Die bayerische Linie wurde mit Concession von 1869 im Jahre 1870 in Angriff genommen und 100,6 km lang 1871/73 eröffnet.

Eine weitere Abkürzung für denselben Verkehr erbrachte die ebenfalls 1869 concessionirte und 1873 eröffnete 16,2 km lange Linie Sünching-Straubing, durch welche der Winkel bei Geiselhöring abgeschnitten wurde. Straubing ist von Geiselhöring aus die erste Station der alten Strecke in Richtung auf Passau, und Sünching die erste in Richtung auf Nürnberg.

Die Linie München-Nürnberg erhielt eine Abkürzung durch den Bau der gleichfalls 1869 concessionirten Linie von Neufahrn nach Obertraubling bei Regensburg, indem hierdurch der Winkel

der alten Hauptbahn bei Geiselhöring vermieden wurde; diese 31,1 km lange Neubaustrecke ist 1873 dem Verkehr übergeben worden.

Ferner baute die Gesellschaft im lokalen Interesse der betriebsamen Stadt Tirschenreuth und der in der Nähe liegenden Eisensteingruben unter Hergabe des zum Grunderwerb und zu den Erdarbeiten erforderlichen Capitalbetrages in Höhe von 62000 Gulden seitens der genannten Stadt mit Concession von 1870 eine Vicinalbahn von ihrer Station Wiesau (zwischen Weiden und Eger) östlich nach der genannten Stadt, und es wurde die 11 km lange Strecke 1872 eröffnet.

Hiermit schliessen die seitens der Gesellschaft vor dem Uebergang der Ostbahnen an den Staat im Jahre 1875 dem Betriebe übergebenen Linien; in Bauangriff nahm sie noch zwei, die aber erst unter königl bayerischer Staatsverwaltung fertig gestellt wurden. Es waren dies: Weiden - Vilseck - Neukirchen, Letzteres Station an der alten Linie Regensburg-Nürnberg, zur Abkürzung des Weges von Nürnberg nach Eger. Dieselbe wurde 1869 concessionirt, 1873 begonnen und 1875, jedoch erst nach Verstaatlichung der Ostbahnen, eröffnet. Die andere von der Gesellschaft noch in Angriff genommene Linie galt der Herstellung eines neuen Anschlusses an das böhmische Bahnnetz in Richtung auf Pilsen. Es war dies die Linie von Mühldorf, Station der gleichzeitig projectirten bayerischen Staatsbahn München-Simbach, über Landau a. Isar, Plattling, Deggendorf bis zur böhmischen Grenze vor Eisenstein in Richtung auf Pilsen. Diese Linie erschliesst den besonders holzreichen östlichsten District des Königreichs Bayern und war als Mittelglied einer Route aus Böhmen und dem nordöstlichen Deutschland nach Tirol und Italien gedacht worden. Der nördlich der Donau gelegene Theil derselben liegt auf dem Bayerischen Waldgebirge und ist deshalb auch unter dem Namen Bayerische Waldbahn bekannt. Zu der südlichen Theilstrecke Mühldorf - Landau erhielt die Gesellschaft bereits 1869 die Concession, die nördliche Theilstrecke dagegen wurde, da es hier der Wahl zwischen zwei Concurrenzprojecten galt, erst 1872 concessionirt. In der Concession dieses nördlichen Theils war die Genehmigung zum Ankauf der bereits 1866 eröffneten selbstständigen Privatbahn Plattling-Deggendorf mit enthalten, welche bereits seit 1. August 1867 im pachtweisen Betriebe der Ostbahn gestanden hatte. Der Kaufvertrag wurde noch seitens der Gesellschaft abgeschlossen, aber erst 1877 bei Eröffnung der Waldbahn jenseits Deggendorf, also nach Verstaatlichung der Ostbahnen, perfect.

Endlich erhielt die Gesellschaft noch 1874 die Concession zum Bau der Strecke Landshut-Landau behufs directer Verbindung der eben behandelten Waldbahn mit ihrer eigenen Linie nach München, indess befand sich diese Linie bei Uebergang des Unternehmens an den Staat noch im Stadium der speciellen Vorarbeiten.

Das zu der Vicinalbahn Wiesau-Tirschenreuth seitens der Gesellschaft erforderliche Anlagecapital konnte gleichfalls noch aus dem letzten Rest des ersten Anlagecapitals von 60000000 Gulden bestritten werden. Das zu den anderen neuen Linien der zweiten Periode war auf rund 47000000 Gulden veranschlagt, und für diese Summe übernahm der bayerische Staat mit Gesetz von 1869 eine ebenfalls $4^1/_2$ procentige Zinsgarantie bis 1904; auch wurde hierbei die Zinsgarantie für das erste Actiencapital bis zu demselben Zeitpunkte ausgedehnt. Von dem für die neuen Linien privilegirten Anlagecapital wurden 20000000 Gulden durch Verausgabung von Actien II. Emission aufgebracht, während der weiter erforderliche Betrag durch allmähliche Ausgabe von $4^1/_2$ procentigen Pr.-Obligationen je nach Bedarf flüssig gemacht werden sollte. Bis zur Verstaatlichung des Unternehmens waren solche im Betrage von 23214100 Gulden zur Ausgabe gelangt.

Die Zinsgarantie brauchte nie in Anspruch genommen zu werden; da jedoch nach den Vereinbarungen über diese der Staat als Gegenleistung für die übernommene Garantiepflicht an dem Reingewinn des Unternehmens bedingungsweise participirte und ihm in Wirklichkeit auch fast alljährlich derartige Superdividenden zugeflossen sind, so mögen die beregten Bestimmungen in Folgendem hier Platz finden. Die etwa erforderlich werdenden Staatszuschüsse sollten einer $2^1/_2$ procentigen Verzinsung und der Rückzahlung aus dem Jahresreinüberschuss des Unternehmens über $4^1/_2$ % unterliegen derart, dass die Hälfte dieser Ueberschüsse über $4^1/_2$ % zur Abtragung der rückständigen Zinsen und der Capitalsschuld zu verwenden wäre, die andere Hälfte aber der Gesellschaft zur Erhöhung der Dividende über $4^1/_2$ % verblieb. Nach völliger Tilgung der etwaigen Staatszuschüsse nebst Zinsen resp., wie es in Wirklichkeit gewesen, wenn solche überhaupt nicht erforderlich geworden, sollte der Staat bei einem Jahresreinüberschuss zwischen $5^1/_5$ und $6^1/_5$ % des begebenen Anlagecapitals $^1/_5$ % des letzteren, bei einem solchen von $6^1/_5$ bis 7 %: $^2/_5$ %, bei über 7 bis 8 %: $^1/_2$ % und bei einem Reinüberschuss über 8 % die Hälfte des Mehrbetrages über 6 % erhalten.

Aus der Concession sei an dieser Stelle gleich noch erwähnt, dass der Staat berechtigt war, nach Ablauf der Garantiezeit die

Bahn käuflich zu erwerben und zwar gegen Zahlung des durchschnittlichen Actienbörsencourses der letzten 10 Jahre, in Minimum aber des gesammten von der Regierung genehmigten Bau- und Einrichtungscapitals, und unter Ueberlassung des Reinertrages aus dem Ablösungsjahr an die Gesellschaft. Mit Ablauf der 99jährigen Concessionsdauer sollte das Recht zum Betriebe erlöschen, der Gesellschaft aber ihr gesammtes bewegliches und unbewegliches Eigenthum verbleiben.

Was nun die Entwickelung der Verkehrsverhältnisse betrifft, so war und blieb die Gesellschaft bezüglich des Lokalverkehrs der Provinzen Niederbayern und Oberpfalz ohne Concurrenz, dagegen hatte sie betreffs des Durchgangsverkehrs von Anfang an mit den bayerischen Staatsbahnlinien und später auch mit der Linie Wien-Eger der Buschtiehrader Bahn, sowie rücksichtlich des Gesammtverkehrs auch mit der durch die Donau und den Ludwigscanal vermittelten Schifffahrt zu kämpfen. Die Provinz Niederbayern, besonders deren südöstlicher Theil, bildet mit seinem vorzüglichen Ackerbau die Kornkammer Bayerns, das nördlich der Donau gelegene Bayerische Waldgebirge zeichnet sich durch Holzreichthum und bedeutende Viehzucht aus. Die Provinz Oberpfalz ist weniger fruchtbar, doch ist auch hier in den flachen Gegenden die Viehzucht entwickelt. In Niederbayern wird Graphit und Porzellanerde, in der Oberpfalz Eisenerze und Ocker gewonnen, auch ist hier die Glas- und Hüttenindustrie von hoher Bedeutung. Die Umgegend von Hersbruck, bereits in Unterfranken, aber noch im Gebiet der Ostbahnen, an der alten Hauptlinie gelegen, ist einer der Mittelpunkte des bayerischen Hopfenbaues. Hiernach erscheinen als Haupttransportartikel im Güterverkehr Getreide, Holz und Steine sowie in Einfuhr Kohlen. Der Güterverkehr hat stets die bei Weitem grösste Einnahmequelle der Ostbahnen gebildet, um so mehr, als der Osten Bayerns der relativ am wenigsten bevölkerte Theil des Königreichs ist.

Das Rechnungsjahr umfasste in Anlehnung an das bayerische Etatsjahr zunächst die Zeit vom 1. Oktober des laufenden bis zum 30. September des folgenden Jahres, wurde dann aber vom 1. Januar 1868 ab auf das Kalenderjahr verlegt.

Der Verkehr gestaltete und entwickelte sich von Anfang an so günstig, dass die staatliche Zinsgarantie, wie schon gesagt, nie in Anspruch genommen zu werden brauchte. Die finanziellen Resultate lassen sich am besten aus den zur Vertheilung gekommenen Dividenden erkennen, und es stellten sich dieselben für die einzelnen Jahre, wie folgt:

pro 1861/62	1862/63	1863/64	1864/65	1865/66	1866/67	1868	1869
5	5	5	$5^3/_4$	6	7	$7^3/_4$	$7^3/_4$ %

pro 1870	1871	1872	1873	1874	
$7^1/_2$	8	$6^3/_4$	6	$4^1/_2$ %	im Durchschnitt 6,31 %.

Der Rückgang von 1871 zu 1872 war die Folge einer bedeutenden Verringerung der Einnahmen bei gleichzeitig absoluter Vermehrung der Betriebsausgaben, der Rückgang in 1873 dagegen erklärt sich daraus, dass die halbjährlichen Zinsen der Actien II. Emission mit $2^1/_4$ % bereits aus den Betriebseinnahmen zu bestreiten waren, und der in 1874 endlich dadurch, dass die Verzinsung der begebenen Pr.-Obligationen nunmehr gleichfalls aus den Betriebseinnahmen zu erfolgen hatte und die zweite Actienemission ebenfalls voll an der Dividende theilnahm, die neuen Abkürzungslinien aber zunächst keinen Verkehrszuwachs, wohl aber eine Erhöhung der Ausgaben erbrachten. Die Betriebsausgaben hatten sich in den ersten Jahren äusserst günstig gestellt, stiegen in 1870 auf 42,5 %, betrugen 1872 und 1873: 52 %, in 1874 aber 60 % der Bruttoeinnahme, zumeist darum, weil neu eröffnete Strecken in den ersten Jahren stets besonders hohe Ausgaben verursachen.

Im Interesse des Landes und zur Beseitigung der beide Bahncomplexe (das der Staats- und das der Ostbahnen) schädigenden Concurrenz wurde 1874 aus dem Kreise der bayerischen Kammern heraus der käufliche Erwerb der Ostbahnen seitens des Staats beantragt, und es gelangten die darüber gepflogenen Verhandlungen dahin zum Abschluss, dass die ersteren laut Gesetz vom 15. April 1875 mit Rechnung vom 1. Januar am 10. Mai desselben Jahres in das volle Eigenthum des Staates übergingen, worauf sich die Gesellschaft auflöste. Dem Staat fielen hierdurch zu: 769 km im Betrieb stehender Linien, 206 km im Bau begriffener Linien nebst den vorhandenen Betriebsmitteln, an baarem Bestand im Baufonds 9 626 511 Gulden, und an anderen Fonds 3 942 139 Gulden.

Der Staat zahlte für jede Actie I. Emission à 200 Gulden 420 Mk. und für jede Actie II. Emission à 200 Gulden 410 Mk., und zwar die vollen Hundertmarkbeträge in 4 procentigen Staatsobligationen, den überschiessenden Betrag aber baar. Sonach stellte sich der Kaufpreis für den Staat im Ganzen für

60 000 000 Gulden in Actien I. Emission =	120 000 000	Mk.	in 4 proc. Staatsoblig.
und	6 000 000	„	baar, und für
20 000 000 Gulden in Actien II. Emission =	40 000 000	„	in 4 proc. Staatsoblig.
und	1 000 000	„	baar
Summa	167 000 000	Mk.	

Ausserdem übernahm er die bereits begebenen $4^1/_2$ procentigen Pr.-Obligationen im Betrage von 23 249 100 Gulden als Staatseisenbahnschuld mit gleichem Zinsfuss und zunächst unter Beibehaltung der Bestimmungen über die Tilgung jener.

Vorläufig blieben die Ostbahnen als eine besondere Verwaltung in sich unter einer „königlichen Abtheilung für den Betrieb der Ostbahnen“ vereinigt, wurden aber am 1. Januar 1876 völlig mit den alten Staatsbahnen verschmolzen, innerhalb deren Verwaltung sie zu den Oberbahnamtsbezirken Regensburg, Weiden und Nürnberg gehören.

Nachdem seitens der Staatsregierung 1879 behufs Herabminderung des Zinsfusses der Umtausch der $4^1/_2$ procentigen Pr.-Obligationen in 4 procentige Eisenbahnanleihe in Reichswährung angeboten, wurden die nicht umgetauschten Pr.-Obligationen per 31. Dezember 1879 gekündigt, **und es giebt nach deren Umtausch resp. Einlösung keine bayerischen Ostbahn-Papiere mehr.**

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Für den Verkehr zwischen Berlin und Leipzig einerseits und Frankfurt a. M. andererseits war durch Fertigstellung der Main-Weserbahn Cassel-Frankfurt a. M. 1852 eine ununterbrochene Schienenverbindung geschaffen worden, an der die kurfürstlich hessische Regierung in der Main-Weserbahn ab Guntershausen mit 128 km betheiligt war. Um diesen Verkehr auf längere Linie für sich zu gewinnen und gleichzeitig dem südöstlichen Theile ihres Landes eine Eisenbahnverbindung zu geben, beschloss die Regierung 1860 den Bau einer Eisenbahn von Bebra, Station der Hessischen Nordbahn, über Fulda nach Hanau auf Staatskosten, wodurch sich der kurfürstlich hessische Antheil an dem in Rede stehenden Verkehr auf 143,6 km erhöhte, während die Gesammtstrecke um 72 km gekürzt wurde. Zur Ausführung dieser 143,6 km langen Bahn, deren Anlagecapital auf 35 289 000 Mk. veranschlagt war, nahm die Regierung nach Zubilligung des Landtages von 1863 eine 4 procentige Anleihe von 30 000 000 Mk. auf und begann den Bau in demselben Jahr, doch wurde bis zur Einverleibung des Kurfürstenthums seitens des Königreichs Preussen 1866 nur die 13,4 km lange Theilstrecke Bebra-Hersfeld am 22. Januar 1866 eröffnet, die ganze Bahn aber erst als preussische Staatsbahn 1868 fertiggestellt. Dieselbe wurde zunächst bei Uebernahme zusammen mit der vom

preussischen Staat verwalteten Hessischen Nordbahn Gerstungen-Bebra-Cassel-Carlshafen der königlichen Direction in Cassel unterstellt, deren Sitz per 1. April 1874 nach Frankfurt a. M. verlegt wurde. Das Weitere über diese Bahn ist unter den preussischen Staatsbahnen behandelt, doch möge hier noch gesagt sein, dass der mehrerwähnte Durchgangsverkehr sich zu hoher Blüthe entwickelte, während der Lokalverkehr gering blieb.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die 1844 mit der nur 57,7 km langen Strecke Dortmund-Elberfeld gegründete Bergisch-Märkische Eisenbahn hatte sich durch Erwerb angrenzender, vorher selbstständig gewesener Eisenbahnunternehmungen, und zwar der Düsseldorf-Elberfelder, der Prinz-Wilhelmsbahn, der Aachen-Düsseldorfer, der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher, der Preussisch-Niederländischen Verbindungsbahn und der Hessischen Nordbahn, sowie durch umfangreiche Neubauten ihrerseits zum zweitgrössten Eisenbahnprivatunternehmen Preussens und Deutschlands in einer Gesammteigenthumslänge von 1379 km entwickelt.

Hierzu kamen noch die Pachtstrecken von der ehemaligen preussisch-kurhessischen Grenze bei Haueda bis Warburg 4,11 km, von der preussisch-holländischen Grenze bei Kaldenkirchen bis Venlo 2,97 km; von Bismark bis Winterswyk 57,64 km und von Bocholt nach Winterswyk 17,7 km lang. Die Linien des Unternehmens reichten sonach von Aachen, Bleyberg, Dalheim und Venlo bis Hamm, Holzminden, Gerstungen, Siegen und Deutz und vermittelten somit den Verkehr zwischen den preussischen Rheinlanden und Belgien sowie Holland und zwischen diesen Ländern und Berlin, wie sie auch das Kohlenrevier der Ruhr, das der Worm bei Aachen und das erzereiche Sieggebiet beherrschten.

Noch ehe Stephenson seine Locomotive derartig vervollkommnet hatte, dass sie als die fortbewegende Kraft auch für andere als nur Bergwerksbahnen anwendbar schien, zu einer Zeit also, wo man zunächst noch den Betrieb der Eisenbahnen mit Pferden im Auge hatte, war bereits von Elberfeld und Barmen im Interesse ihrer Industrie die Anlage einer Eisenbahn aus dem Ruhrkohlenrevier nach diesen Städten angestrebt worden; die darauf bezüglichen Anträge an die Behörden scheiterten aber aus Gründen, welche wir auf Seite 102 des Buches näher erörtert haben. Der zweite Anlauf zur Herstellung einer derartigen Eisenbahnverbindung

wurde im Jahre 1835 genommen; er bezog sich auf das Project Elberfeld-Witten a. d. Ruhr, auch hatte sich hierzu schon eine Gesellschaft gebildet, dieselbe musste sich aber unverrichteter Sache wieder auflösen.

Die neue Gesellschaft, der es vergönnt war, das Unternehmen zu gründen und zu seiner hohen Machtentfaltung zu bringen, bildete sich 1843 unter obigem Namen mit Sitz in Elberfeld behufs Erbauung einer Bahn von Elberfeld über Hagen und Witten nach Dortmund, welche zunächst das Ruhrkohlengebiet südlich flankirt und dann dasselbe unter einem rechten Winkel von Süden nach Norden durchbricht. Zufolge Concession vom 12. Juli 1844 begann der Bau noch in demselben Jahre, und es wurde die erste Theilstrecke Elberfeld-Schwelm am 9. Oktober 1847, die ganze 57,7 km lange Bahn aber am 20. Dezember 1848 eröffnet, auf der Strecke Schwelm-Dortmund der Personenverkehr jedoch erst am 9. März 1849 eingeführt.

Das Grundcapital war auf 12 000 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit zunächst 4 % Bauzinsen festgesetzt und emittirt worden. Hiervon hatte der preussische Staat in Anbetracht der hohen Wichtigkeit des Unternehmens bezüglich der Erschliessung und Hebung der reichen Kohlenlager des Ruhrgebiets 3 000 000 Mk. übernommen und dabei auf Dividenden seinerseits verzichtet, wenn aus dem Reinertrage des laufenden Jahres auf die Privatactien pro rata der Beträge nicht mehr als 3½ % Dividende entfallen sollten. Dieser Verzicht sollte indess aufhören, wenn nach Ablauf der ersten zehn Betriebsjahre fünf Jahre hintereinander der Reinertrag mindestens 4 % für das gesammte Actiencapital ergeben hätte. Dieser Verzicht musste den Reinerträgen gemäss bis incl. 1857 alljährlich eintreten, wurde dann aber hinfällig, da bis 1871, also 15 Jahre hindurch, stets Dividenden über 3½ bis 9 % erzielt wurden. Zur völligen Fertigstellung und besseren Ausrüstung der Stammstrecke sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel wurden mit Privileg von 1848, 1849, 1850 und 1855 5procentige, später aber auf 4½ % convertirte Anleihen im Gesammtbetrage von 10 200 000 Mk. aufgenommen. Hiermit stellte sich das Anlagecapital für diese erste Linie auf 22 200 000 Mk., mithin für 1 km auf 384 748 Mk. 1850 übernahm der preussische Staat auf Antrag der Gesellschaft für die Dauer von zunächst zehn Jahren, dann aber fortdauernd Verwaltung und Betrieb der Bahn à conto der Gesellschaft und gab derselben eine besondere königliche Direction mit Sitz in Elberfeld.

Trotz der hohen Bestimmung der Bahn, trotz der Ergiebigkeit der Kohlenwerke und der reich entwickelten Industrie ihrer

drei Hauptstationen Elberfeld, Barmen und Dortmund, und obgleich sie von Anfang an in Dortmund an die Köln-Mindener und in Elberfeld an die Düsseldorf-Elberfelder Bahn Anschluss gehabt hatte, war die Rentabilität in den ersten Jahren doch eine sehr geringe. Deshalb richtete sich das Bestreben der Gesellschaft darauf, die reichen Transporte auf längere Linien für sich zu gewinnen, und sie baute hinfort zu diesem Zweck neue Strecken selbst, resp. erwarb bereits bestehende Eisenbahnunternehmungen für sich. Ihrerseits baute sie mit Concession von 1853 die Strecke Dortmund-Soest mit Anschluss an die Westfälische Eisenbahn, 53,9 km lang, 1855 eröffnet, mit Concession von 1856 die Ruhr-Siegbahn von Station Herdecke ihrer Stammstrecke nach Siegen zur wechselseitigen Abfuhr der Kohlen in das an Erzen und Hüttenwerken reiche Siegrevier und der dortigen Erzeugnisse nach Norden, 106,2 km lang, 1859/61 eröffnet, mit Concession von 1858 von Dortmund über Bochum-Essen-Mülheim a. Ruhr — in Gabel nach Duisburg und Oberhausen, mit Zweigen nach Witten, nach Laer und nach Dahlhausen zur Erschliessung des mittleren und westlichen Theils des Kohlenreviers und zum Anschluss nach dem Rhein und Holland, 68,1 km lang, 1860/63 eröffnet und 1867 um weitere 4,4 km von Duisburg bis an das Rheinufer bei Hochfeld vorgetrieben. Sie baute ferner mit Concession von 1861 eine Zweigbahn aus der Ruhr-Siegbahn nach der industriereichen und Bergbau auf Galmei, Blei und Schwefelkies betreibenden Stadt Iserlohn, 5,5 km lang, 1864 eröffnet, mit Concession von 1862 Hengstei-Holzwickede zur Verbindung der Ruhr-Siegbahn mit der Linie Dortmund-Soest behufs Abschneidung des Winkels bei Dortmund für die Transporte nach Nordosten, 17,5 km lang, 1867 eröffnet. Zu diesem letzteren Bau wurde die Gesellschaft durch das Auftauchen eines Concurrenzprojectes Hagen-Soest, sowie durch die Absicht veranlasst, in Gemeinschaft mit der braunschweigischen Bahn durch Bau von Abkürzungslinien eine der nördlichen Route über Braunschweig-Hannover-Minden concurrenzfähige Route für den Verkehr von Berlin und Leipzig nach Köln herzustellen.

Weiterhin baute sie mit Concession von 1863 von Unna, Station ihrer Dortmund-Soester Linie, nach dem an Industrie und Gewerbe reichen Hamm, 18,4 km lang, 1866 eröffnet, mit Concession von demselben Jahre von Haan, Station der inzwischen erworbenen Düsseldorf-Elberfelder Bahn, nach Deutz (um die rheinische Metropole Köln in ihr Netz zu ziehen und zur weiteren Abkürzung der schon oben erwähnten zu schaffenden Berliner Concurrenzroute), 32,5 km lang, 1867/71 eröffnet, und aus dieser Strecke heraus mit

Concession von 1864 eine Zweigbahn nach dem bekannten Solingen, 5,6 km lang, 1867 eröffnet, sowie desgleichen mit Concession von 1867 über Bergisch-Gladbach nach Bensberg, zur Erschliessung der Bleibergwerke und Kalksteinbrüche daselbst, 13,6 km lang, 1868/70 eröffnet.

Desgleichen baute sie mit Concession von 1864 aus der Linie Dortmund-Duisburg heraus eine Zweigbahn nach dem Rheinhafen Ruhrort, von wo mittelst Dampftrajects Verbindung mit den linksrheinischen Linien bereits bestand, 11,3 km lang, 1867 eröffnet, mit Concession von 1865 von Rittershausen bei Barmen über Lennep nach Remscheid, Letzteres Hauptfabrikationsort Deutschlands für Kleineisenzeug, 17,5 km lang, 1868 eröffnet, mit Concession von 1866 die eigentliche Ruhrthalbahn von Mülheim a. Ruhr über Kettwig-Kupferdreh-Dahlhausen-Hattingen-Herdecke — unter Benutzung der schon vorhandenen Strecke Kupferdreh-Ueberruhr (Theil der früheren Prinz-Wilhelmsbahn) — mit Zweigen von Kettwig nach Düsseldorf, von Mülheim nach Styrum und von Dahlhausen nach Laer; ferner die Bahn von Schwerte an der Strecke Hengstei-Holzwickede über Arnsberg nach Warburg resp. Cassel mit Zweig nach Menden; diese 246,1 km langen Neubaustrecken wurden 1869/76 eröffnet. Nach Cassel baute die Gesellschaft nicht selbst, dagegen nahm sie für ihre Rechnung die Hessische Nordbahn 1868 in Verwaltung und Betrieb und gewann hiermit die Linie Warburg-Cassel, wovon Warburg-Grenze Eigenthum der Westfälischen Staatsbahn war, aber schon von jeher in Verwaltung und Betrieb der Hessischen Norbbahn stand. Die Ruhrthalbahn durchzieht das Kohlenrevier in seiner ganzen Länge, und durch den Bau nach Warburg schaffte sich die Gesellschaft einen eigenen langen Abfuhrweg aus diesem nach Osten.

Weiter baute die Gesellschaft mit Concession von 1867 von Düsseldorf nach Neuss, Station der inzwischen erworbenen Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn, mit fester Rheinbrücke, der einzigen des Bergisch-Märkischen Unternehmens, 7,6 km lang, 1870 eröffnet, mit Concession von 1868 und 1870 von München-Gladbach nach Jülich und von dort in Gabel nach Stolberg bei Aachen und nach Düren (Beides Stationen der Linie Aachen-Köln der Rheinischen Eisenbahn mit bedeutender Industrie und Stolberg speciell mit Bergbau auf Steinkohlen, Blei, Galmei und Silber) 74,8 km lang 1870/73 eröffnet, mit Concession von 1869 und 1877 eine Bahn durch das industriereiche Volmethal, eröffnet von Hagen bis Brügge 1871/74 und weiter bis Lüdenscheidt 1880 in einer Gesammtlänge von 30,3 km, mit Concession von 1870 von Aachen an die belgische Grenze bei Bley-

berg zum directen Anschluss an das belgische Bahnnetz 5,1 km lang 1872 eröffnet, mit Concession von 1870 eine Zweigbahn aus der Ruhr-Siegbahn speciell zur Belebung der Hütteninduistrie im Kreise Olpe von Finnentrop über Olpe nach Rothemühle, bis Olpe 1874/75, bis Rothemühle 1880 eröffnet, zusammen 33 km lang, mit Concession von 1870 von Lennep an der Linie Rittershausen-Remscheid nach Wipperfürth (mit zahlreichen Fabriken), 17,4 km lang 1876 eröffnet, und aus dieser heraus mit Concession von 1872 von Born nach Opladen an der Linie Haan-Deutz über das industrie- und fabrikreiche Burscheid, 24 km lang 1876/81 eröffnet.

Fernerhin baute die Gesellschaft mit Concession von 1870 von Hagen durch das gleichfalls industrie- und fabrikreiche Enneppethal, parallel mit der Stammstrecke bis Gevelsberg-Haufe 9,3 km lang 1876 eröffnet. Der Weiterbau bis Vörde (die alte Strecke schneidend) wurde erst nach Verstaatlichung der Bahn 1882 beendet.

Mit Concession von 1871 baute die Gesellschaft von Oberhausen durch das den nördlichen Theil des Ruhrkohlenreviers bildende Emscherthal über Katernberg nach Herne, von wo bereits seit 1868/70 eine 7,5 km lange Privatzechenbahn südlich nach Bochum führte, die sie hierbei käuflich erwarb, und von Katernberg eine Zweigbahn südlich nach Essen, zusammen 39,2 km lang 1874/80 eröffnet, mit Concession von 1872 eine neue Linie von Essen nach Bochum mit Umgehung des Bahnhofes Steele behufs Entlastung dieses, 15 km lang 1874 eröffnet, und mit gleicher Concession von Essen nach Werden an der eigentlichen Ruhrthalbahn, 8,9 km lang 1877 eröffnet, desgleichen mit Concession von 1872 von Scherfede nach Holzminden zum directen Anschluss an die braunschweigischen Bahnen für den Berlin-Köln-Aachener Verkehr, 49,4 km lang 1876 eröffnet, und endlich mit Concession von 1874 von Rheydt bei M.-Gladbach an die holländische Grenze hinter Dalheim zum Anschluss nach Antwerpen, 20,5 km lang 1879 eröffnet, wozu noch zahlreiche Anschluss- und Industriegleise kommen. An vorher selbstständig gewesenen Eisenbahnunternehmungen erwarb die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft folgende:

1. die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn in der gleichnamigen Linie, 29,1 km lang, per 1. Januar 1857 unter Zahlung von fünf Bergisch-Märkischen St.-Actien à 300 Mk. (= 1500 Mk.) für je drei Düsseldorf-Elberfelder St.-Actien à 300 Mk. (= 900 Mk.), im Ganzen 5 139 000 Mk. für 3 083 400 Mk., resp. bei verlangter Baarzahlung für 1 Actie à 300 Mk. 435 Mk. baar, sowie unter Uebernahme der Pr.-Obligationen mit ursprünglich 4 200 000 Mk.

2. Die 31,4 km lange Prinz-Wilhelmsbahn von Steele a. Ruhr nach Station Vohwinkel der Düsseldorf-Elberfelder Bahn per 1. Januar 1863 gegen Zahlung von 3 Bergisch-Märkischen St.-Actien à 300 Mk. (= 900 Mk.) für 5 Prinz-Wilhelmsbahn-St.-Actien à 300 Mk. (= 1500 Mk.) im Ganzen 2 340 000 Mk. für 3 900 000 Mk. resp. bei verlangter Baarzahlung 120 Mk. pro Actie à 300 Mk. sowie unter Umtausch der Pr.-Obligationen in solche der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft zu gleichem Nennwerth und gleichem Zinsfuss.
3. Die Aachen-Düsseldorfer Bahn in der 86 km langen Linie Aachen-Obercassel, per 1. Januar 1866 unter Einlösung der St.-Actien im Betrage von 12 000 000 Mk. zum Nennwerth und Uebernahme der Pr.-Obligationen von ursprünglich 11 850 000 Mk. Dem preussischen Staat gegenüber, von dem sie selbst die Bahn erst gekauft hatte, übernahm sie die Verpflichtung zur bedingten Rückzahlung der von diesem an die Aachen-Düsseldorfer Bahn s. Z. geleisteten Zinszuschüsse mit 2 994 560 Mk. unter Verwendung des vierten Theils vom Reinüberschuss über $6^1/_2$ % der Bergisch-Märkischen St.-Actien. Von dieser Bahn war die Anfangsstrecke Aachen-Richterich-Kohlscheidt und die Kohlenzweigbahn Kohlscheidt-Kämpchen gemeinschaftliches Eigenthum mit der Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft. Auf der Strecke Richterich-Kohlscheidt-Kämpchen übernahm aber von 1868 ab die Bergisch-Märkische Eisenbahn den alleinigen Betrieb gegen zunächst 50 % der Bruttoeinnahme aus dieser Strecke, und von 1872 ab gegen ein jährliches Fixum von 42 000 Mk. Selbstredend behielt die Bahn auch den Mitbetrieb auf der Strecke Richterich-Aachen.
4. Die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Bahn in der 42,2 km langen Linie von München-Gladbach nach Homberg (gegenüber Ruhrort) per 1. Januar 1866 unter Einlösung der St.-Actien im Betrage von 4 500 000 Mk. zum Nennwerth und Uebernahme der Anleihen von ursprünglich 6 036 000 Mk. Auch bei dieser übernahm sie wie bei der Aachen-Düsseldorfer Bahn die Verpflichtung zur bedingten Rückzahlung der geleisteten Zinszuschüsse von 718 096 Mk. an den preussischen Staat.
5. Die Preussisch-Niederländische Verbindungsbahn in der 19,2 km langen Linie Viersen-Grenze gegen Venlo, mit Betriebswechsel in Venlo, für 3 402 000 Mk. baar, 1866 bei deren Eröffnung.
6. die Hessische Nordbahn (früher Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn) in der 146,3 km langen Strecke von Gerstungen über Cassel bis an die westfälische Grenze gegen Warburg

(mit Betriebswechsel in Warburg) mit Zweig nach Carlshafen. Hierbei übernahm sie per 1. Januar 1868 indess nur Verwaltung und Betrieb der Bahn gegen eine feste Rente von 5% der St.-Actien im Betrage von 24000000 Mk., resp. Umtausch dieser in 5 procentige Berg.-Märk. Nordbahnprioritäten. Die Anleihen der alten Gesellschaft übernahm sie nicht.

Bei allen diesen Bahnen ist der von der Berg.-Märk. Gesellschaft gezahlte Kaufpreis gegenüber den bisherigen Erträgen derselben ein verhältnissmässig hoher, doch bedurfte dieselbe dieser Linien zur Entwickelung ihres eigenen Netzes in der von ihr beabsichtigten Weise, und andererseits wurden dieselben im Besitze der Berg.-Märk. Eisenbahn bei Weitem ertragsfähiger. Fernerhin übernahm sie noch pachtweise die der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahngesellschaft gehörenden Linien von Winterswyck in Holland bis Bismark bei Herne in Westfalen und von Winterswyck bis Bocholt, ab Eröffnung 1880. Finanziell betheiligte sich die Gesellschaft noch an dem braunschweigischen Eisenbahnunternehmen, indem sie bei Gründung der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft, welche durch Kauf Eigenthümerin der braunschweigischen Staatsbahnen wurde, die Hälfte von deren Actien mit 18000000 Mk. übernahm, während die andere Hälfte von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft übernommen wurde. Sie wurden hierzu veranlasst, um der Concurrenz der 1871 zu eröffnenden Lehrter Bahn für den Berlin-rheinischen Verkehr begegnen zu können. Das St. Gotthardbahnunternehmen subventionirte sie mit 800000 Mk. Nachrichtlich sei hier noch erwähnt, dass die Gesellschaft 1866 den Ankauf der Preussisch-Westfälischen Staatsbahn beschloss, doch genehmigte der preussische Landtag den Verkauf der Bahn nicht.

Durch die vorstehend einzeln aufgeführten selbstgebauten Linien, die durch Kauf erworbenen Bahnen, sowie die ausserdem bei Herne, Düsseldorf, Dortmund und Cabel (Station der Ruhr-Siegbahn) hergestellten Verbindungsbahnen und Curven und die zahlreichen Anschlussgleise zu den Kohlengruben und industriellen Etablissements erlangte das Bergisch-Märkische Bahnnetz eine Eigenthumslänge von 1379 km.

Zu diesen Neubauten, zum Umtausch, resp. zu baarer Einlösung der Pr.-Actien der durch Kauf erworbenen Eisenbahnen zur Einlösung auch der Pr.-Obligationen der Prinz-Wilhelmsbahn, zur Beschaffung der erforderlichen Betriebsmittel und zu den durch das Wachsen des Verkehrs bedingten Erweiterungsbauten, zum Ankauf der braunschweigischen Eisenbahnactien und zur Subventionirung

des St. Gotthardbahnunternehmens emittirte die Gesellschaft ausser dem bereits Eingangs angegebenen Grundcapital von 12000000 Mk. in den Jahren 1850 bis 1872 weitere St.-Actien im Betrage von 198000000 Mk. Von diesen waren die für Dortmund-Soest 1850 ausgegebenen 1500000 Mk. ursprünglich von den alten St.-Actien verschieden und deshalb mit Lit. B bezeichnet, dieselben sollten nur eine Maximaldividende von 4 % erhalten und der weitere Reinüberschuss aus dieser einzelnen Strecke zur Hälfte zur Amortisation dieser St.-Actien B, die andere Hälfte aber unter sämmtliche St.-Actien gleichmässig vertheilt werden. Indess wurden auch diese Actien, welche pro 1857: 3½ % und ab da stets die Maximaldividende von 4 % erhalten hatten, 1862 in den ursprünglichen St.-Actien gleichberechtigte umgetauscht, und ab da gab es nur eine Sorte völlig gleichberechtigter St.-Actien.

Das gesammte Actiencapital stellte sich somit auf 210000000 Mk. An neuen Anleihen nahm die Gesellschaft 353229100 Mk. mit Zinsfuss von 5, 4½, 4 und 3½ % auf, doch wurden die 5 procentigen noch unter der Privatverwaltung in 4½ procentige convertirt. Für die für die Ruhr-Siegbahn 1856 und 1862 aufgenommenen 3½ procentigen Anleihen im Betrage von 54000000 Mk. hatte der preussische Staat eine 3¼ procentige Zinsgarantie übernommen, wogegen die Gesellschaft ihrerseits für ¼ % verpflichtet blieb. Von dem etwaigen Reinüberschuss aus der in besonderer Rechnung betriebenen Ruhr-Siegbahn über 3½ % plus der erforderlichen Amortisationsquote dieser Anleihen sollten zunächst frühere Zinszuschüsse an die Stammbahn zurückgezahlt werden, und von dem weiteren der dritte Theil dem Staat als Superdividende zufallen, der Rest aber der Gesellschaft verbleiben. Ausserdem war den für die Zweigbahn Finnentrop-Rothemühle ausgegebenen Pr.-Obligationen III. Serie Lit. C im Betrage von 18245100 Mk. eine bedingte, auf die Ruhr-Siegbahn mit übertragene staatliche Zinsgarantie zugebilligt worden.

Die Gesammtsumme der begebenen Bergisch-Märkischen Eisenbahnanleihen stellte sich auf 363429100 Mk. — Zu diesen traten indess noch die der angekauften Bahnen exclusive der sofort eingelösten resp. umgetauschten Prinz-Wilhelmsbahn-Obligationen und zwar von der

Düsseldorf-Elberfelder Bahn mit ursprünglich . .	4200000 Mk.
Aachen-Düsseldorfer Bahn „ „ . .	11850000 „
Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Bahn mit ursprünglich	6036000 „
Latus	22086000 Mk.

	Transport	22 086 000 Mk.
Hessische Nordbahn mit ursprünglich . . . . welch letztere sie jedoch nicht als Selbstschuldner übernommen hat.		9 783 000 „
	Summa	31 869 000 Mk.

Im Ganzen betrugen somit die begebenen Anleihen 395 298 100 Mk., während die privilegirte Summe sich auf 422 225 600 Mk. stellte. Hiervon waren jedoch 27 730 000 Mk. unbegeben geblieben; andererseits sind in der als begeben aufgeführten Summe 802 500 Mk. enthalten, die theils bei der Hauptstaatskasse als Pfand aus dem Hessischen Nordbahnunternehmen, theils im Reservefonds dieser letzteren deponirt waren.

Das in dem Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmen angelegte Gesellschaftscapital stellte sich daher unter sachgemässer Abrechnung der übernommenen Braunschweigischen Actien und der St. Gotthardbahnsubvention mit zusammen 18 800 000 Mk. auf 586 498 100 Mk., mithin bei einer Eigenthumslänge von 1379 km für 1 km auf 425 307 Mk. Demnach ist sie die theuerste Bahn Deutschlands, einerseits in Folge der hohen Baukosten selbst, da die meisten Linien im Gebirgsland liegen, und andererseits wegen des dem grossartigen Verkehr entsprechenden zahlreichen Wagen- und Locomotivparks mit einem Stande am Schluss des Jahres 1881 von 783 Locomotiven, 642 Personenwagen und 21 031 Lastwagen.

An Subventionen hatte die Gesellschaft vom preussischen Staat, von Kreisen und Städten im Ganzen 4 946 587 Mk. erhalten, darunter speciell zum Bau der Volmethalbahn (Hagen-Lüdenscheid) die dem Staat verfallene Caution der ehemaligen Köln-Soester Gesellschaft im Betrage von ursprünglich 1 500 000 Mk. plus der aufgelaufenen Zinsen, jedoch abzüglich einer Summe von 120 000 Mk.

Die Ausdehnung des Verkehrs ist bereits vorstehend erörtert, die Hauptseite desselben bildete stets der Güterverkehr, und hiervon wieder die Steinkohlentransporte, welche durchschnittlich 40% der Gesammteinnahme erbrachten. In all ihren Verkehrsrelationen, besonders auch bezüglich des Ruhrkohlengebiets, in welchem ihr allerdings die erste Stelle verblieb, hatte sie mit der Concurrenz der gleich leistungsfähigen Rheinischen und Köln-Mindener Eisenbahnunternehmungen, und bezüglich des Verkehrs aus dem Sieggebiet mit der des letzteren zu kämpfen, so dass sie deswegen, wie auch besonders wegen der hohen Belastung ihres Unternehmens nicht die Rentabilität erreichte, wie man nach dem von ihr beherrschten Verkehrsgebiet und ihrem thatsächlich grossartigen Verkehr, numerisch dem bedeutendsten sämmtlicher deutschen Privatbahnen, hätte erwarten können.

Dieselbe wird ersichtlich aus den den St.-Actien gezahlten Dividenden, welche sich wie folgt stellten:

pro	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856
	0	0	1	$1^1/_2$	2	$2^1/_2$	3	$3^1/_3$ %
pro	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864
	$3^1/_2$	4	$4^1/_2$	$5^1/_3$	$6^1/_2$	$6^1/_2$	$6^1/_2$	$7^1/_2$ %
pro	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872
	9	8	$7^1/_2$	8	$8^1/_2$	8	$7^1/_2$	6 %
pro	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880
	3	3	4	$3^1/_4$	$3^1/_3$	4	$4^1/_4$	$5^1/_6$ %

pro 1881 $4^4/_5$ % } im Durchschnitt $4,_7$ %.

Der rapide Rückgang von 1872 zu 1873 erklärt sich aus der bedeutenden Vermehrung des Anlagecapitals in 1872/73 um 150000000 Mk.

Die Ruhr-Siegbahn erforderte in den Jahren 1862/64, 1866 und 1867, 1878 und 1879 staatlichen Zinszuschuss und zwar im Ganzen 2042406 Mk., wovon jedoch bis 1881: 367500 Mk. zurückerstattet werden konnten, wie die Gesellschaft auch auf die früheren Staatszuschüsse für die Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Bahn zusammen 2037309 Mk. zurückzahlen konnte.

Nachdem der preussische Staat das Rheinische und Köln-Mindener Eisenbahnunternehmen im Jahre 1880 für sich erworben hatte, konnte derselbe auf vollständig legalem Wege das Bergisch-Märkische Unternehmen lahm legen. Deshalb trat die Gesellschaft ihrerseits mit dem Staat wegen Verkaufs der Bahn in Unterhandlungen, und dieselben führten dahin zum Abschluss, dass die Verwaltung der Bahn laut Gesetz vom 28. März 1882 ab 1. Januar desselben Jahres für Rechnung des preussischen Staats erfolgte. Am 1. Januar 1886 aber ging das ganze Unternehmen bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft in das volle Eigenthum des Staates über. Derselbe hatte von 1882 ab den St.-Actien zunächst 5% feste Rente gegeben und dann beim Umtausch derselben für 4 Actien à 300 Mk. (= 1200 Mk.) 1500 Mk. in 4procentigen Consols gezahlt.

Der Kaufpreis stellte sich demnach für 210000000 Mk. Actien auf 262500000 Mk in 4procentigen Consols, wozu noch die Anleihen mit umlaufend 371347462 Mk. kamen, während an Fonds dem Staat 24100470 Mk. zufielen.

Uebrigens standen bei Verstaatlichung noch eine grössere Anzahl Neubauconcessionen offen, welche wir oben, als durch die Gesellschaft nicht erledigt, absichtlich unerwähnt gelassen haben. Da

dieselben von der Gesellschaft mehr aus Concurrenzrücksichten als im öffentlichen Interesse geplant worden waren, so liess der Staat den grössten Theil derselben unausgeführt.

Ausser der bereits oben erwähnten Strecke Haufe-Vörde waren von der Gesellschaft noch Menden-Hemer und Homberg-Mörs in Bauangriff genommen worden, doch wurden dieselben erst nach Uebergang des Unternehmens in den Besitz des Staates eröffnet.

Bei dem Uebergang der Bahn in den Besitz des Staates betrug bei sämmtlichen Anleihen mit Ausnahme der III. Serie der Zinsfuss $4^1/_2$ %. Von diesen kündigte der Staat die VI. Serie von 1866 per 2. Januar 1886 zur baaren Einlösung, bei allen anderen $4^1/_2$ procentigen Anleihen dagegen wurde der Zinsfuss per 1. Januar 1886 auf 4 % herabgesetzt, resp. diejenigen Stücke, deren Besitzer hiergegen Widerspruch erhoben, auf den gleichen Termin zur Rückzahlung gekündigt. Somit gab es von Januar 1886 ab nur noch 4- und $3^1/_2$ procentige Bergisch-Märkische Pr.-Obligationen. Inzwischen sind die ersteren sämmtlich bereits in $3^1/_2$ procentige Consols umgetauscht oder wenigstens das Umtauschverfahren eingeleitet, die hierzu aber nicht angemeldeten resp. nicht abgestempelten Stücke zur baaren Einlösung gekündigt. Bei der I. Serie von 1848 und 1849, der II. Serie von 1850 und 1855 und der IV. Serie von 1860 und 1862 hat der Umtausch bereits im Jahre 1887 stattgefunden resp. sind die hierzu nicht angemeldeten Obligationen per 2. Januar resp. 1. Juli 1887 zur baaren Einlösung gekündigt worden. Bei der IX. Serie von 1876 hat der Umtausch am 1. Januar 1890 begonnen und sind die hierzu nicht abgestempelten Stücke per 2. Januar 1890 zur baaren Einlösung gekündigt. Bei der V. Serie von 1863 und 1864, bei der VII. Serie von 1870, bei der VIII. Serie von 1873 und bei den „Bergisch-Märkischen Nordbahn-Prioritäten" von 1860 beginnt der Umtausch der hierzu abgestempelten Stücke am 1. Juli 1890, während die nicht abgestempelten Obligationen per 1. Juli 1890 zur baaren Einlösung gekündigt sind. Ausserdem gehören noch die Dortmund-Soester Pr.-Obligationen hierher, welche von der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft zum Bau der gleichnamigen Strecke unter diesem besonderen Namen begeben worden waren. Dieselben zerfielen in I. Serie von 1853 zu 4 % und in II. Serie von 1857 zu $4^1/_2$ %, per 1. Januar 1886 aber auf 4 % convertirt; beide sind gleichfalls bereits in 1887 in $3^1/_2$ procentige Consols umgetauscht, resp. per 2. Januar 1887 zur Rückzahlung gekündigt.

Somit bleiben von den Bergisch-Märkischen Pr.-Obligationen nur noch die $3^1/_2$ procentigen in Umlauf. Es sind dies die drei

zum Bau der Ruhr-Siegbahn und deren Zweigbahn Finnentrop-Olpe-Rothe Mühle aufgenommenen Anleihen und zwar:
III. Serie Lit. A von 1856 in Stücken zu 300 Mk.,
III. Serie Lit. B von 1862 in Stücken zu 3000, 1500, 600 und 300 Mk. und
III. Serie Lit. C von 1870 und 1879 in Stücken zu 300 Mk.

Für alle drei gleichmässig sind: Zinstermine 2. Januar und 1. Juli; Amortisation jährlich mit $^1/_2$ % plus Zinszuwachs. Verloosung im Juli auf 2. Januar. Verjährung der nicht abgehobenen Zinsen nach 4 Jahren und der ausgeloosten, zur Einlösung nicht präsentirten Stücke nach 11 Jahren. Ult. 1888 waren von Lit. A und B zusammen noch 48 061 800 Mk. und von Lit. C 17 557 500 Mk. in Umlauf. Bei allen dreien betrug der Cours am 31. Dezember 1889 an der Berliner Börse 101,50 %.

Die seitens der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft s. Z. selbstschuldnerisch übernommenen Anleihen der von ihr käuflich erworbenen anderen Eisenbahnunternehmen (Düsseldorf-Elberfeld, Aachen-Düsseldorf, Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbach, Hessische Nordbahn) sind bei diesen selbst näher behandelt.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Im Jahre 1836 bildete sich in Berlin ein Comité zwecks Anstrebung einer Bahn von Berlin resp. Potsdam — die Linie Berlin-Potsdam war bereits projectirt — nach Riesa zum Anschluss an die schon im Bau begriffene Leipzig-Dresdener Bahn, behufs Verbindung Berlins mit Leipzig und Dresden. Dasselbe erhielt auch die Genehmigung zur Bildung einer Actiengesellschaft, doch verweigerte schliesslich die Regierung die Concession zu der beabsichtigten Linie, weil sie zunächst die Hauptorte Preussens unter sich in Schienenverbindung gebracht haben wollte. In Folge dessen entschloss sich die Gesellschaft zum Bau einer Bahn von Berlin nach Köthen zur Anlehnung an die im Bau befindliche Magdeburg-Leipziger Bahn, und so wurde der Absicht der preussischen Regierung Genüge geleistet, als dadurch Magdeburg und Halle in Eisenbahnverbindung mit Berlin kamen. Die von der Gesellschaft ursprünglich beabsichtigte Verbindung Berlin-Dresden-Leipzig war auf diese Weise allerdings nur mit weitem Umwege erreicht. Zu diesem neuen Project erhielt die Gesellschaft am 15. Mai 1839 die definitive Concession, und sie änderte hierbei die Firma aus „Berlin-Sächsische“ in „Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft“ um.

Das Anlagecapital war auf 9 000 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. bei 4 % Bauzinsen festgesetzt worden, doch musste dasselbe noch während des Baues mit Privilegium von 1840 um eine 4procentige Anleihe von 3 000 000 Mk. und kurz nach Eröffnung 1842 um noch eine solche im Betrage von 1 500 000 Mk. erhöht werden. Beide wurden in Prioritätsactien aufgelegt, welche ihrem Wesen nach aber Pr.-Obligationen waren.

Somit hatte das Anlagecapital für diese erste, 1839 begonnene und bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Köthen-Dessau am 1. September 1840, am 10. September 1841 vollendete, 153 km lange Strecke die Höhe von 13 500 000 Mk. erreicht, mithin pro 1 km ca. 88 200 Mk.

Dass das Unternehmen in der Linie Berlin-Köthen allein auf die Dauer nicht lebensfähig bleiben konnte, lehrt ein Blick auf die Karte. Der Bau directer Linien Berlin-Magdeburg und Berlin-Halle oder Leipzig seitens anderer Unternehmer musste dasselbe völlig lahm legen. Zum Bau der ersteren Linie resp. Potsdam-Magdeburg im Anschluss an die 1838 eröffnete Strecke Berlin-Potsdam constituirte sich denn auch schon 1843 eine neue Gesellschaft, und so trat an die Berlin-Anhaltische Gesellschaft die Nothwendigkeit heran, den Schwerpunkt ihres Unternehmens durch den Bau neuer Linien zu verlegen.

Es wurde zunächst das erste Project, Anschluss an die inzwischen eröffnete Leipzig-Dresdener Bahn zu gewinnen, wieder aufgenommen und in der Linie Jüterbogk-Röderau mit Anschlusscurven an die Leipzig-Dresdener Bahn in Richtung auf Dresden und nach Riesa verwirklicht. Dieselbe wurde mit Concession von 1845 im Jahre 1847 begonnen und 81,4 km lang 1848 eröffnet. Die beregten Anschlusscurven wurden von Anfang an durch die Leipzig-Dresdener Bahn betrieben. Durch den Bau dieser Zweigbahn wurde eine directe Schienenverbindung zwischen Berlin und Dresden geschaffen, an deren Gesammtlänge von 187 km Berlin-Anhalt mit 141 km betheiligt war, und zugleich eine neue zwischen Berlin und Leipzig via Riesa von nur 210 km gegen die via Köthen von 222 km.

Den Verkehr zwischen Berlin und Magdeburg hatte, wie wir oben gesehen haben, Berlin-Anhalt an die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn abgeben müssen. Um nun den nach Halle und Leipzig nicht auch an andere Unternehmer zu verlieren, beschloss die Gesellschaft, die entsprechenden Strecken selbst zu bauen und hierzu ihre Linien von Wittenberg nach Bitterfeld und von da in Gabelform nach Halle und Leipzig vorzutreiben, sowie ferner noch von

Dessau nach Bitterfeld zu bauen. Nach Empfang der Concession 1856 wurden sämmtliche Strecken sofort in Angriff genommen, und Dessau-Bitterfeld 25,4 km lang 1857, sowie die Linien Wittenberg-Bitterfeld-Halle und Leipzig 99,5 km lang 1859 eröffnet. Hierdurch wurde für die Routen von Berlin nach Halle und Leipzig der Winkel bei Köthen abgeschnitten und so die erste von 189 auf 162 km, die letzte von 222 auf 163 km gekürzt. Die Strecke Wittenberg-Köthen der eigentlichen Stammbahn verlor durch diese Neubauten selbstredend an Bedeutung und sank zur Zweigbahn herab.

Inzwischen hatte 1857 die Regierung an die Gesellschaft die Aufforderung gestellt, von Halle über Sangerhausen, Nordhausen, Heiligenstadt bis an die hessische Grenze in Richtung auf Cassel, also ungefähr die spätere Halle-Casseler Bahn zu bauen, doch refüsirte schliesslich die Gesellschaft, da die Regierung die geforderte Bevorzugung der alten Actien bezüglich der Dividende nicht zugestehen wollte.

Nachdem schon 1861 die Gesellschaft sich vergebens um die Concession zum Bau von Rosslau nach Magdeburg behufs Herstellung einer neuen Magdeburg-Leipziger Linie beworben hatte, ein Theil derselben aber, Rosslau-Zerbst, von der anhaltischen Regierung unter dem Namen Leopoldsbahn gebaut worden war, erhielten zu dem Bau der noch fehlenden Strecke jenseits Zerbst, die Berlin-Anhaltische und die Berl.-Potsd.-Magd. Gesellschaft zusammen die Concession, und zwar Berlin-Anhalt von Zerbst bis an die anhaltisch-preussische Landesgrenze, und Berlin-Potsdam-Magdeburg von da bis an seine alte Hauptstrecke. Berlin-Anhalt eröffnete seine Neubaustrecke „Zerbst-Landesgrenze“ gleichzeitig mit der von der Berl.-Potsd.-Magdb. Gesellschaft gebauten Linie „Anhaltische Landesgrenze-Magdeburg“ 1874 und trat durch diesen Neubau von nur 5 km mit der 80 km langen Strecke „Landesgrenze bei Zerbst-Bitterfeld-Leipzig“ in die neue Route Berlin-Magdeburg ein.

Zur Herstellung einer directen Route Magdeburg-Breslau war, nachdem Berlin-Anhalt den Bau der ganzen noch erforderlichen Strecke Wittenberg-Kohlfurt-Falkenberg abgelehnt hatte, die Strecke Kohlfurt-Falkenberg von einer besonderen, der Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft, gebaut und 1874 eröffnet worden. Berlin-Anhalt baute seinerseits nur das noch fehlende Stück von Wittenberg nach Falkenberg, und es wurde diese 53,7 km lange Strecke 1875 eröffnet. Durch diesen Bau war gleichzeitig noch eine neue Route Magdeburg-Dresden geschaffen.

Inzwischen hatte per 1. Oktober 1871 die Gesellschaft die 13,09 km lange herzoglich anhaltische Leopoldsbahn Rosslau-Zerbst,

welche von Eröffnung an pachtweise bereits im Betrieb der Anhaltischen Eisenbahn gestanden, käuflich erworben, und am 1. Juli 1878 nahm sie mit Rechnung vom 1. Januar auf ihre eigene Rechnung die Oberlausitzer Bahn Kohlfurt-Falkenberg in Betrieb. Nach dem hierüber zunächst auf 60 Jahre abgeschlossenen und dann weiter zweijährig kündbaren Vertrage hatte Berlin-Anhalt die statutenmässigen Fonds zu dotiren, die bereits privilegirte und nach Erfordern zu begebende, sowie die etwaigen späteren Anleihen zu verzinsen und zu amortisiren, und sollte hiergegen von der jährlichen Bruttoeinnahme die ersten 1 000 000 Mk. als die erfahrungsgemässen Betriebskosten ganz, von der zweiten Million 60 %, von der dritten Million 80 % und von der etwaigen höheren Bruttoeinnahme 90 % erhalten. Mindestens aber hatte Berlin-Anhalt an die Oberlausitzer Gesellschaft in den ersten fünf Jahren, das ist von 1878 bis incl. 1882, zur Deckung der dortseitigen Verwaltungsunkosten 20 000 Mk. pro Jahr, und von 1883 ab jährlich 100 000 Mk., überhaupt aber höchstens so viel zu zahlen, dass die St.-Actien 3 % Zinsen erhalten konnten. Zu diesem für die Oberlausitzer Gesellschaft äusserst günstigen Vertrage war Berlin-Anhalt veranlasst, weil seine Strecke Falkenberg-Wittenberg nur mit Rücksicht auf den Durchgangsverkehr gebaut war, und es hoffen durfte, dass dieser unter ihrer Verwaltung sich heben würde. — Zu allen diesen Neubauten von 1845 an, zum Ankauf der anhaltischen Leopoldsbahn mit 1 000 000 Mk. sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel und besseren Ausrüstung der Stammstrecke, speciell auch zum Umbau des Bahnhofes in Berlin mit rund 12 000 000 Mk. waren mit Privilegium von 1845, 1858, 1872 und 1873 neue mit Lit. B bis E bezeichnete, den alten aber gleichberechtigte St.-Actien im Gesammtbetrage von 42 750 000 Mk. emittirt und $4\frac{1}{2}$ procentige Anleihen in Höhe von 51 000 000 Mk. aufgenommen worden, und zwar 1856 Emission I und II, 1865 Lit. B, 1875 Lit. C; hieraus wurden jedoch die beiden ersten 4 procentigen Anleihen (Prioritätsactien) von 1840 und 1842 getilgt.

Das Anlagecapital belief sich somit nach Abrechnung dieser beiden Anleihen auf 102 750 000 Mk., mithin bei einer Eigenthumslänge von 430,8 km einschliesslich des Anschlussgleises an die Berliner und des Antheils an der Leipziger Verbindungsbahn pro 1 km auf ca. 236 188 Mk.

Berlin-Anhalt war mit seinen Linien am Verkehr von Berlin nach Dresden und Wien, von Berlin nach Leipzig-München und Italien, von Berlin nach Halle und Frankfurt a. M., von Magdeburg nach Leipzig, von Magdeburg nach Dresden und von Magde-

burg nach Breslau betheiligt. Der Umstand, dass die Strecke Berlin-Jüterbogk den drei erstgenannten Verkehren, die Strecke von Jüterbogk bis Bitterfeld dem Halleschen und Leipziger Verkehr, die Strecke Anhaltische Landesgrenze-Rosslau den drei genannten Relationen von Magdeburg, die Strecke Bitterfeld-Leipzig den Relationen von Berlin und von Magdeburg nach Leipzig, die Strecke Rosslau-Falkenberg den Relationen von Magdeburg nach Dresden und nach Breslau und die Strecke Falkenberg-Röderau den Relationen von Berlin und von Magdeburg nach Dresden dienten, hat die Berlin-Anhaltische Eisenbahn zu einer der best fundirten Deutschlands gemacht. In der ganz ausnehmend entwickelten Rentabilität trat in der Mitte der siebziger Jahre allerdings ein starker Rückgang ein; doch war dies nur ein zeitweiliger und nur dadurch bedingt, dass die für den Magdeburg-Breslauer und Magdeburg-Dresdener Verkehr berechneten Neubaustrecken sich in der Zeit der ersten Tarif- und Instradirungskämpfe um den Durchgangsverkehr nicht so rentiren konnten, um die gleichzeitige hohe Mehrbelastung des Unternehmens um rund 47 000 000 Mk. auszugleichen. Der alten Gesellschaft war in Folge der Verstaatlichung der Bahn allerdings nicht mehr beschieden, den Nutzen aus diesen Neubauten zu ziehen. Ebenso kam dieselbe nicht mehr zur Verwirklichung ihrer weiteren grossartigen Projecte, von denen besonders folgende zu nennen sind: Luckenwalde-Fürstenwalde für den Verkehr von Osten nach Westen mit Umgehung Berlins, von Glöwen an der Hamburger Bahn nach Zerbst für den Hamburg-Leipziger Verkehr, von Wittenberg nach Wurzen als nördliche Fortsetzung der Muldenthalbahn.

Die Dividenden der St.-Actien hatten sich für die einzelnen Jahre wie folgt gestellt:

pro	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851
	$4^1/_2$	6	$6^1/_2$	$6^3/_4$	8	$7^3/_4$	4	4	5	6 %
pro	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861
	6	7	8	$9^1/_2$	9	9	$8^1/_2$	$7^3/_4$	$6^1/_2$	$8^1/_4$ %
pro	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871
	$8^1/_2$	$9^3/_4$	$11^5/_6$	13	$13^1/_3$	$13^7/_{12}$	$13^7/_{12}$	$13^7/_8$	16	$18^1/_2$ %
pro	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
	17	16	$8^1/_2$	8	6	$5^3/_4$	5	5	6	$6^1/_{10}$ %

im Durchschnitt also 8,83 %.

Der bedeutende Rückgang von 1873 auf 1874 erklärt sich aus der Vermehrung des Actiencapitals von 25 500 000 Mk. auf 51 750 000 Mk., also um mehr als das Doppelte.

Im Jahre 1881 bot der Staat der Gesellschaft behufs Ankaufs der Bahn für die St.-Actien eine feste Rente von 5¼ %, doch lehnte jene diese Offerte als zu niedrig ab. Die weiteren Verhandlungen mit dem Angebot einer festen Rente von 6 % führten aber zum endgültigen Abschluss, so dass die Bahn laut Gesetz vom 13. Mai 1882 mit Rechnung vom 1. Januar am 1. Juli desselben Jahres in Verwaltung und Betrieb des Staates und nach Schluss des Actienumtausches und Uebernahme der Anleihen seitens des Staates als Selbstschuldner am 1. Januar 1886 in das volle Eigenthum desselben überging, worauf sich die Gesellschaft auflöste.

Die Bahn wurde zuerst einer besonderen königlichen Direction, dann aber der in Erfurt unterstellt, innerhalb deren Bezirk sie die Betriebsämter Berlin und Dessau bildet. Wie schon oben gesagt, gab der Staat den St.-Actien ab 1. Januar 1882 eine feste Rente von 6 % und zahlte bei dem am 1. Oktober 1882 begonnenen Actienumtausch pro Actie à 600 Mk. 4procentige Consols im Betrage von 900 Mk. Hiernach stellte sich der Kaufpreis, wie folgt: Für 51 750 000 Mk. St.-Actien 77 625 000 Mk. in 4procentigen Consols, wozu noch die Anleihen mit umlaufend 47 328 300 Mk. kamen, von denen jedoch noch 2 106 000 Mk. im Baufonds disponibel waren.

An Fonds fielen dem Staat 3 890 341 Mk. zu.

Nachträglich sei noch erwähnt, dass die Gesellschaft vom 1. März 1849 bis 1. April 1850 die einer besonderen Gesellschaft gehörende Köthen-Bernburger Eisenbahn in Betrieb gehabt hatte.

Die Anleihen waren von der Gesellschaft sämmtlich zu 4½ % emittirt worden. Nachdem die Bahn in den Besitz des Staates übergegangen, wurde der Zinsfuss jener per 1. Januar 1886 auf 4 % herabgesetzt, in demselben Jahre aber auch noch mit dem Umtausch derselben in 3½ procentige Consols begonnen. Zunächst wurde hiervon die I. Emission von 1856 und die Emission Lit. B von 1865 betroffen, wobei die nicht zum Umtausch angemeldeten Stücke per 2. Januar 1887 zur baaren Einlösung gekündigt wurden.

Neuerdings ist das Umtauschverfahren in 3½ procentige Consols auch auf die beiden anderen noch verbliebenen Anleihen, die II. Emission von 1856 (1857 begeben) und die Emission Lit. C von 1875 ausgedehnt worden. Erstere wird vom 1. Januar und Letztere vom 1. Juli 1890 ab umgetauscht, während die hierzu nicht abgestempelten Stücke der II. Emission bereits per 1. Oktober 1889

und die der Emission Lit. C per 1. April 1890 zur baaren Einlösung gekündigt sind.

Somit verbleiben für später keine Berlin-Anhaltischen Eisenbahnpapiere mehr.

Berlin-Dresdener Eisenbahn.

Zum Bau einer directen Linie Berlin-Dresden constituirte sich 1872 mit Sitz in Berlin unter obigem Namen eine neue Gesellschaft und erhielt am 24. Juni resp. 27. September desselben Jahres von Preussen und Sachsen die Concession.

Der Bau war zuerst der Generalbaubank in Generalentreprise übertragen und 1873 in Angriff genommen worden, doch sah sich die Gesellschaft genöthigt, 1874 denselben in eigener Regie weiter zu führen, wonach die $174{,}7$ km lange Strecke am 17. Juni 1875 eröffnet wurde. Hierzu traten noch Verbindungsgleise an die Berliner Ringbahn, an die Oberlausitzer Bahn in Elsterwerda und an die sächsische Staatsbahn in Dresden mit zusammen $6{,}3$ km.

Das ursprüngliche Anlagecapital war auf 15 750 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. bei 4% Bauzinsen und 15 750 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk. bei 5% Bauzinsen festgesetzt und in dieser Höhe emittirt worden. An Dividende sollten zunächst die St.-Pr.-Actien 5% mit Recht auf Nachzahlung, die St.-Actien hierauf bis $6^2/_3$% und den weiteren Ueberschuss beide Actiensorten zu gleichen Theilen pro rata der Beträge erhalten.

Der Bauanschlag war aber bei Weitem überschritten worden, und die Gesellschaft beabsichtigte deshalb schon 1875 eine 5procentige Anleihe im Betrage von 13 500 000 Mk. aufzunehmen, doch war dieselbe nicht auf den Markt zu bringen und wurde deshalb nach den augenblicklichen dringendsten Verhältnissen lombardirt. Die in Folge dessen entstandenen bedenklichen Verlegenheiten liessen die Absicht wach werden, die Bahn an die Berlin-Anhaltische Gesellschaft zu verkaufen, zu verpachten oder in Betrieb zu geben; das preussische Ministerium nahm aber zu dieser Idee von vornherein ablehnende Stellung und trat mit der Gesellschaft selbst in Verhandlungen ein, die, nachdem die Gesellschaft als Kaufpreis 42 000 000 Mk. verlangt, der Staat aber nur 22 500 000 Mk. geboten hatte, dahin zum Abschluss führten, dass derselbe die Bahn ab 1. Oktober 1877 à conto der Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb nahm, das Privilegium für eine $4^1/_2$procentige Anleihe von

22 940 000 Mk. ertheilte und hierfür die volle Zinsgarantie übernahm unter der Bedingung der Rückerstattung der voraussichtlichen Zuschüsse plus 5% Zinsen und eines Präcipuums im Betrage des dritten Theils vom etwaigen Ueberschuss über 4% Dividende der St.-Actien. Ferner wurde dem Staat das Recht eingeräumt, die Bahn nach 15 Jahren ab 1. Januar 1877 gerechnet gegen Uebernahme der Schulden und Zahlung des fünffachen Betrages der in den letzten fünf Jahren gezahlten Dividenden zu vollem Eigenthum zu erwerben.

Die Bahn wurde der königlichen Direction Berlin unterstellt, wo sie ein besonderes Betriebsamt bildete.

Das concessionirte Anlagecapital stellte sich nach Obigem auf 54 440 000 Mk. und es kommen auf 1 km der Hauptbahn ca. 311 620 Mk. Bei dieser hohen Belastung des Unternehmens einerseits und der hohen Leistungsfähigkeit der in der Hand von Berlin-Anhalt und der Sächsischen Staatsbahnverwaltung liegenden, nur ungefähr 15 km längeren alten Linie Berlin-Röderau-Dresden andererseits war es selbst der Staatsbahnverwaltung nicht möglich, das Unternehmen rentabel zu machen, vielmehr musste der Staat bis zum Schluss des Betriebsjahres 1882/83 alljährlich bedeutende Zuschüsse, im Ganzen aber 2 160 146 Mk. leisten. Von da an waren solche nicht mehr erforderlich, im Gegentheil konnten Rückzahlungen gemacht werden, so dass sich am Schluss des Betriebsjahres 1886/87 bei käuflichem Uebergang der Bahn an den Staat die Schuld der Gesellschaft an diesen sich nur noch auf 1 689 995 Mk. stellte.

Eine Zahlung von Dividenden war hiernach selbstredend nicht möglich gewesen; mit Ausnahme der Bauzinsen hatten Stamm- und St.-Pr.-Actien nicht ein einziges Mal Dividenden erhalten können.

1886 offerirte der Staat der Gesellschaft sofortigen vollen Ankauf der Bahn und bot für je sieben St.-Actien à 300 Mk. (= 2100 Mk.) 500 Mk. in 3½procentigen Consols, ungefähr einer Rente von 0,83% und für je sieben St.-Pr.-Actien à 600 Mk. (= 4200 Mk.) 2400 Mk. in 3½procentigen Consols, einer Rente von 2% entsprechend. Nach Annahme dieser Offerte durch die Generalversammlung ging die Bahn laut Gesetz vom 28. März 1887 am 1. April 1887 bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft in das volle Eigenthum des Staates über.

Der Kaufpreis stellte sich nach Obigem, wie folgt:

für 15 750 000 Mk.	St.-Actien	3 750 000 Mk.	in 3½proc. Consols
„ 15 750 000 „	St.-Pr.-Actien	9 000 000 „	„ 3½ „ „
	Summa	12 750 000 Mk.	

wozu noch die Anleihen mit umlaufend 20 424 500 Mk. kamen, indem 355 500 Mk. amortisirt, 2 160 000 Mk. aber unbegeben geblieben waren.

An Fonds fielen dem Staat 1 742 059 Mk. zu.

Auf Grund der bei Concession der Bahn zwischen Preussen und Sachsen geschlossenen Verträge hat Letzteres die Strecke von Elsterwerda bis Dresden, 54,46 km lang, per 1. April 1888 für sich von Preussen käuflich erworben, und seitdem ist die Strecke Berlin-Elsterwerda von der Direction Berlin abgezweigt und der in Erfurt einverleibt worden.

Zu erwähnen ist noch, dass auf dem Planum der Berlin-Dresdener Bahn von Berlin bis Zossen ein besonderes Gleis der königlich preussischen Militärbahn liegt.

Nachdem der Staat die in Umlauf befindlichen Pr.-Obligationen bereits per 1. Januar 1888 zur Rückzahlung gekündigt, giebt es keine Berlin-Dresdener Eisenbahnpapiere mehr im Verkehr.

Berlin-Frankfurt a. O.-Eisenbahn.

Schon bald nachdem die Eisenbahnen Eingang in Deutschland gefunden hatten, und noch vor Eröffnung der ersten preussischen Bahn Berlin-Potsdam lenkte sich das Augenmerk bereits auf die Ausführung eines grossen Projectes, auf die Verbindung von Berlin mit Breslau als der zweitwichtigsten Stadt Preussens vermittelst einer Eisenbahn. Zu diesem Zweck war schon 1837 eine Privatgesellschaft zusammen getreten, indess ist es fast natürlich, da sich die Erfahrungen über das Eisenbahnwesen innerhalb Deutschlands nur erst auf die kurze Linie Nürnberg-Fürth beschränkten, dass es den weiteren Kreisen an Muth fehlte, ihr Geld in einem Unternehmen anzulegen, welches ein fast ebenso hohes Anlagecapital erforderte als alle zu jener Zeit bereits eröffneten, im Bau befindlichen und zur Ausführung beschlossenen Privatbahnen in ganz Deutschland zusammen. Es gelang deshalb weder dieser ersten noch auch den später zu gleichem Zweck zusammen getretenen Gesellschaften, das Project zu verwirklichen. In Folge dessen bildete sich 1840 eine besondere Gesellschaft mit Sitz in Berlin zur Erbauung einer Theilstrecke jener ganzen Linie und zwar von Berlin nach dem wichtigen und durch seine Messen bekannten Handelsplatz Frankfurt a. O. Dieselbe erhielt unter dem 15. Mai 1841 die

Concession, begann den Bau noch in demselben Jahre und übergab ihre 81 km lange Linie am 23. Oktober 1842 dem öffentlichen Verkehr.

Das Anlagecapital betrug 6 600 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk., wozu 1842 noch 4procentige Prioritätsactien in Höhe von 1 800 000 Mk. traten, so dass auf 1 km ca. 103 705 Mk. entfallen. Diese Prioritätsactien waren ihrem inneren Wesen nach Prioritätsobligationen. Der Verkehr entwickelte sich von Anfang an gut, so dass den St.-Actien pro 1843: 7%, 1844: $6^3/_4$%, 1845: $6^1/_2$%, im Durchschnitt also 6,75% Dividende gezahlt werden konnten.

Die 1843 gebildete neue Gesellschaft der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn (Frankfurt a. O.-Breslau) kaufte behufs einheitlichen Betriebes auf der ganzen Linie Berlin-Breslau die Bahn im Jahre 1844 mit Uebernahme am 1. August 1845.

Hierbei gab sie pro Actie à 300 Mk. 4procentige Prioritätsobligationen im Betrage von 487,5 Mk. und für die 4procentigen Prioritätsactien à 300 Mk. 4procentige Obligationen in gleichem Nennwerth. Da der höchste Cours der Berlin-Frankfurter Actien $125^3/_4$% betragen hatte, so war der gezahlte Preis von $162^1/_2$% für jede St.-Actie allerdings überwerthig, indess nicht zu hoch für den durch den Erwerb der Bahn erreichten Zweck des einheitlichen Betriebes auf der ganzen Linie Berlin-Breslau.

Der Gesammtkaufpreis bezifferte sich nach vorstehend Gesagtem auf 12 525 000 Mk.

Berlin-Frankfurt a. O.-Eisenbahnpapiere giebt es nicht mehr im Verkehr.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Mitte der fünfziger Jahre war ein Project zur Herstellung einer neuen Linie Berlin-Wien aufgestellt durch Neubau der Strecke Berlin-Görlitz-Glatz-Wildenschwert im Anschluss an die alte Strecke Wildenschwert-Wien der „Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft", und wurden die generellen Vorarbeiten 1856 auf Staatskosten begonnen. Als einheitliches Project kam dasselbe jedoch nicht zur Ausführung; die Linie wurde vielmehr aus lokalen Interessen heraus in getrennten Theilen und zu verschiedenen Zeiten, theils vom Staat, theils von Gesellschaften gebaut.

Der nördliche Theil derselben, Berlin-Görlitz, mit dem speciellen Zweck, der preussischen Lausitz directe Eisenbahnver-

bindung nach Berlin zu geben, wurde unterm 18. Mai 1864 der neugebildeten gleichnamigen Gesellschaft mit Domicil zunächst in Görlitz, später in Berlin concessionirt. Das ursprüngliche Anlagecapital war auf 16 500 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. bei 4 % Bauzinsen und 16 500 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk. bei 5 % Bauzinsen festgesetzt und emittirt worden. An Dividenden sollten zunächst die Letzteren 5 % mit Recht auf Nachzahlung, dann die St.-Actien bis 6⅔ %, und den weiteren Ueberschuss beide Actiensorten zu gleichen Theilen pro rata der Beträge erhalten.

Der Bau wurde 1865 begonnen, die erste Theilstrecke Berlin-Cottbus am 13. September 1866, die ganze 208 km lange Bahn aber am 31. Dezember 1867 eröffnet. Weiterhin baute die Gesellschaft eine Zweigbahn nach dem berühmten Fürstensitz Muskau gleichzeitig in Berücksichtigung des Bades, der Braunkohlengruben und der nicht unbedeutenden Industrie dortselbst, welche 7,7 km lang 1872 eröffnet wurde, und ferner zum Anschluss an das sächsische und österreichische Bahnnetz mit Concession von 1871 bezw. 1872 Zweigbahnen von ihrer Station Lübbenau an die sächsische Grenze gegen Camenz, 60 km lang, 1874 eröffnet (mit Betriebswechsel in Camenz), und von Görlitz nach Zittau mit Zweig an die österreichische Grenze hinter Seidenberg (mit Betriebswechsel in Seidenberg), zusammen 42,6 km lang, 1875 eröffnet.

Zur völligen Ausrüstung der Stammbahn, zum Bau der genannten Zweigbahnen und zur Vermehrung der Betriebsmittel nahm die Gesellschaft mit Privilegium von 1868, 1871 und 1874 theils 5-, theils 4½ procentige Anleihen im Gesammtbetrage von 34 539 000 Mk. auf.

Das Anlagecapital erreichte hiermit die Höhe von 67 593 000 Mk. und das Netz eine Länge von 318,3 km, so dass auf 1 km ca. 212 356 Mk. entfallen. 1871 wurde die Bahn durch ein Verbindungsgleis an die Berliner Ringbahn angeschlossen und wird jetzt auch von den Stadtbahnzügen befahren.

Die Hauptbahn brachte gegen die bisherige Route Berlin-Görlitz via Kohlfurt eine Abkürzung von 44,5 km, doch war sie mangels der Courierzugverbindung für den Durchgangspersonenverkehr nicht geeignet. Immerhin gestaltete sich aber der Verkehr so, dass während des alleinigen Bestehens dieser Strecke die St.-Pr.-Actien stets ihre statutenmässigen 5 %, und auch die St.-Actien hier und da eine Dividende erhalten konnten.

Die Zweigbahnen dagegen waren — obgleich die Lübbenau-Camenzer eine wenigstens für den Güterverkehr der alten Linie via Röderau concurrenzfähige neue nach Dresden herstellte und die

nach Zittau und Seidenberg neue Zufuhrstrassen nach dem Nordosten Böhmens ergaben — in den ersten Jahren so wenig ergiebig, dass die Rentabilität des Unternehmens ganz bedeutend sank; allerdings verlor auch die Stammbahn durch Eröffnung der Berlin-Stettiner Abkürzungslinie Angermünde-Frankfurt a. O. 1877 zum grossen Theil den Stettin-sächsisch-schlesischen Verkehr.

Die St.-Actien konnten deshalb seit 1874 nie mehr Dividende erhalten, und auch die der St.-Pr.-Actien blieb seitdem stets unter der statutenmässigen. Es erhielten:

pro	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876
die St.-Actien	0	1	1	0	$3^1/_2$	3	0	0	0 %
St.-Pr.-Actien	5	5	5	5	5	5	4	5	0 %

pro	1877	1878	1879	1880	1881	im Durchschnitt also:
die St.-Actien	0	0	0	0	0 %	0,56 %
St.-Pr.-Actien	0	1	$3^1/_8$	$3^1/_3$	4 %	3,50 %

1881 trat der preussische Staat mit der Gesellschaft in Unterhandlungen bezüglich Uebernahme der Verwaltung und des Betriebes event. auch gänzlichen Erwerbs der Bahn und bot hierbei für je 8 St.-Actien à 300 Mk. (= 2400 Mk.) 900 Mk. in 4procentigen Consols und für je 1 St.-Pr.-Actie à 600 Mk. (= 600 Mk.) 600 Mk. in 4procentigen Consols.

Die Gesellschaft nahm die übrigens sehr günstige Offerte an, und die Bahn ging laut Gesetz vom 28. März 1882 am 1. Mai 1882 in Verwaltung und Betrieb des Staates auf Rechnung der Gesellschaft, und am 1. Januar 1883 in das volle Eigenthum desselben unter gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft über. Die Bahn erhielt zunächst eine besondere königliche Direction, wurde später aber der in Berlin unterstellt unter Vertheilung ihrer einzelnen Strecken auf verschiedene Betriebsämter.

Der Kaufpreis hatte sich für den Staat wie folgt gestellt:

für	16 500 000 Mk.	St.-Actien	6 187 500 Mk.	in 4proc. Consols
„	16 500 000 „	St.-Pr.-Actien	16 500 000 „	„ 4 „ „
		Summa	22 687 500 Mk.	

wozu noch die Anleihe mit umlaufend 33 194 400 Mk. kam.

An Fonds fielen dem Staate 1 828 380 Mk. zu.

Die rückständigen Dividenden der St.-Pr.-Actien von $19^1/_3$ % im Gesammtbetrage von 3 025 000 Mk. bezahlte der Staat nicht.

Für das Jahr 1882 unter Staatsverwaltung erhielten dieselben 2,13 % Dividende.

Der Zinsfuss der ursprünglich 5 procentigen Anleihe von 1868 war noch seitens der Gesellschaft per 1. Juli 1880 auf

$4^1/_2$ % herabgesetzt worden, so dass bei Uebergang der Bahn in den Besitz des Staats alle drei vorhandenen Anleihen den Zinsfuss von $4^1/_2$ % hatten. Der Staat setzte denselben aber per 1. Januar 1886 durchweg auf 4 % herab und begann noch in demselben Jahre mit dem Umtausch der Berlin - Görlitzer Pr.-Obligationen in $3^1/_2$ procentige Consols. Hiervon wurden zunächst die Anleihe von 1868 und die Anleihe Lit. C von 1874 betroffen, wobei die nicht zum Umtausch angemeldeten Stücke per 2. Januar resp. 1. Juli 1887 zur baaren Einlösung gekündigt wurden.

Neuerdings ist das Umtauschverfahren in $3^1/_2$ procentige Consols auf die Anleihe Lit. B von 1871 ausgedehnt worden. Die Stücke derselben werden ab 1. Januar 1890 umgetauscht, und die hierzu nicht angemeldeten sind bereits per 2. Januar 1890 zur baaren Einlösung gekündigt.

Somit giebt es nach Beendigung des Umtausch- resp. Einlöseverfahrens Berlin - Görlitzer Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Bei der commerziell und industriell hohen Wichtigkeit von Berlin und Hamburg war schon 1836 aus den besonders interessirten Kreisen eine Schienenverbindung zwischen beiden Städten angestrebt worden, zunächst aber ohne Erfolg. Erst 1840 trat in Berlin ein Comité zur Bildung einer Actiengesellschaft für den Bau einer Bahn von Berlin nach Hamburg zusammen, doch waren hierzu nach der geographischen Lage Staatsverträge zwischen Preussen, Mecklenburg-Schwerin, Hamburg, Lübeck und Dänemark, dies als Besitzer des Herzogthums Lauenburg, erforderlich, welche zwar bereits 1841 abgeschlossen, aber erst 1843 ratifizirt wurden. Hierauf constituirte sich die diesbezügliche Actiengesellschaft mit Sitz in Berlin und erhielt im Lauf des Jahres 1845 von den betheiligten Regierungen die definitive Concession zum Bau der Linie Berlin - Bergedorf mit Anschluss an die von einer besonderen Gesellschaft hergestellte und bereits 1842 eröffnete Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

Der Bau hatte bereits mit vorläufiger Genehmigung 1844 begonnen. Die erste Theilstrecke Berlin - Boizenburg wurde am 15. Oktober 1846, die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung von 271,3 km aber am 15. Dezember desselben Jahres eröffnet und hierbei gleichzeitig die Hamburg - Bergedorfer Bahn in Pacht und Betrieb genommen.

Das Anlagecapital war auf 24 000 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. mit 4 % Bauzinsen festgesetzt worden, doch konnten zunächst nur 15 000 000 Mk. untergebracht werden. Es übernahm daher die Regierung von Mecklenburg-Schwerin und der Senat der Stadt Hamburg die noch fehlenden 9 000 000 Mk. zu gleichen Theilen, und es wurden zur Unterscheidung untereinander die Privatactien mit Lit. A und die Staatsactien mit Lit. B bezeichnet. Letztere standen bezüglich des Dividendengenusses den Privatactien nach und unterlagen bedingter Amortisation.

Aus den Reinerträgen sollten zunächst die Actien Lit. A 4½ %, und dann die Actien Lit. B. 3½ %, von dem weiteren Reinertrag Lit. A ⅝ und Lit. B. die verbleibenden ⅜ erhalten. Aus diesen ⅜ waren zunächst etwaige Rückstände der 3½ procentigen Dividende früherer Jahre nachzuzahlen, alsdann für das laufende noch 1 % Dividende (im Ganzen also 4½ %) zu vertheilen und der Rest zur Amortisation zu benutzen.

Zu diesem Anlagecapital trat 1846 noch eine Anleihe von 15 000 000 Mk. und 1848 eine solche von 3 000 000 Mk. Der Zinsfuss beider betrug zuerst 4½ %, wurde 1862 aber auf 4 % herabgesetzt.

Inhaltlich der Concession hatte die Gesellschaft für alle Güter- und Viehtransporte, exclusive Gepäck und Equipagen der Reisenden, sowie Steinkohlen und Steinsalz, an Schwerin, Dänemark und die beiden Hansestädte einen nicht unbedeutenden Durchgangszoll zu entrichten. Ferner hatte Dänemark verlangt, dass die Bahn direct über Lauenburg a. Elbe geführt werde, und dann, als wegen technischer Schwierigkeiten die Trace über Büchen gewählt werden musste, den Bau einer mit der Hauptbahn zugleich zu eröffnenden Zweigbahn von Büchen nach Lauenburg sowie freien Transport auf dieser für die Lauenburger Bürgerschaft. Da diese Zweigbahn, 13 km lang, schliesslich aber erst 1851 eröffnet worden war, hatte die Gesellschaft an die Stadt Lauenburg entsprechende Entschädigung und an Dänemark Conventionalstrafe zu zahlen gehabt.

Zur Verbindung dieser Zweigbahn mit dem linkselbischen Eisenbahnnetz wurde 1863 durch die Hannöversche Staatsbahn eine Dampffähre von Lauenburg nach Hohnstorf errichtet, an welcher sich die Berlin-Hamburger Gesellschaft mit ⅛ des Anlagecapitals betheiligte und an deren Stelle dann 1878 eine feste Brücke auf gemeinschaftliche Kosten des preussischen Staats (als nunmehrigen Besitzers der hannöverschen Staatsbahnen), der Lübeck-Büchener und der Berlin-Hamburger Bahn gebaut wurde, welch Letztere hierzu 682 000 Mk. beitrug. Inzwischen hatte die Gesellschaft ab

1870 den der Stadt Hamburg gehörigen und bis dahin von der Altona-Kieler Bahn betriebenen Theil der Hamburger Verbindungsbahn in Betrieb genommen.

Bis 1873 bestand das Unternehmen nur aus der Stammstrecke und der Zweigbahn nach Lauenburg. Nachdem von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft der Bau einer Linie von Bremen nach Hamburg beschlossen war, konnte die Berlin-Hamburger Gesellschaft in den Verkehr zwischen Berlin und Bremen, der sich bis jetzt im rechten Winkel über Hannover bewegt hatte, wohl eintreten. Da aber zur Gewinnung desselben schon die Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft in Gemeinschaft mit der freien Stadt Bremen eine Abkürzungslinie über Stendal-Salzwedel beschlossen hatte, musste die Berlin-Hamburger Gesellschaft ebenfalls eine Kürzung ihrer Linie herbeiführen und baute hierzu mit Concession von 1870 aus ihrer alten Strecke bei Wittenberge heraus über Lüneburg nach Buchholz, Station der oben erwähnten neuen Linie Bremen-Hamburg, und es wurde dieselbe 142,9 km lang 1873/74 eröffnet und hierzu mit Privilegium von 1870 eine 5 procentige Anleihe Emission III im Betrage von 36 000 000 Mk. aufgenommen, deren Zinsfuss 1880 auf $4^1/_2$ % reduzirt wurde.

1874 trat die Gesellschaft dem Vertrage über die Erbauung der Berliner Stadtbahn bei, laut dessen sie sich mit 3 000 000 Mk. an dem Unternehmen zu betheiligen hatte. Als aber dasselbe in der beabsichtigten Weise ins Stocken gerieth, übernahm 1878 der Staat allein die Weiterführung, wobei die Berlin-Hamburger Gesellschaft auf die von ihr bereits eingezahlten 1 200 000 Mk. verzichtete, hiergegen aber den Anschluss an die Stadtbahn, sowie Uebernahme und Durchführung ihrer Züge auf derselben gewährleistet bekam. Den beregten Anschluss gewann sie durch Bau von Spandau nach Charlottenburg, dem Endpunkt der Stadtbahn, und nahm die 6,3 km lange Strecke 1882 in Betrieb. Die hierzu sowie für die Stadtbahn erforderlichen Beträge entnahm sie aus dem noch disponiblen Rest der letzten Anleihe.

Ihre weiteren grossartigen Projecte, Neubau von Buchholz nach Bremerhaven, von Hagenow nach Oldesloe, von Glöwen nach Zerbst sowie Ankauf der Linien Lübeck-Büchen, Lübeck-Hamburg und Lübeck-Entin sowie der mecklenburgischen Bahnen gab sie theils selbst wieder auf, theils scheiterten dieselben an dem Widerstand der bezüglichen Regierungen. — In den ersten Jahren des Bestehens hatte das Unternehmen unter der Ungunst der Zeiten zu leiden, indem die inneren Unruhen und der dänische Krieg eine allgemeine Stockung des Verkehrs herbeiführten. Weiterhin ab-

sorbirten die Eingangs erwähnten Durchgangszölle einen nicht unbeträchtlichen Theil der Bruttoeinnahme und auch der Pachtvertrag mit der Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft hatte eine erhebliche Schmälerung des Gewinnes zur Folge. Nach diesem musste die Gesellschaft an die Hamburg-Bergedorfer Bahn nicht allein aus der Bruttoeinnahme der Linie Hamburg-Bergedorf die ersten fünf Jahre 45 %, dann aber 50 % zahlen, sondern auch das für den Hamburger Bahnhof von jener aufgewendete Anlagecapital mit 4 % noch besonders verzinsen.

Der gefährlichste Concurrent war und blieb die Elbschifffahrt, die sich von 1864 an durch Ermässigung der Schifffahrtzölle noch hob, während die Eisenbahndurchgangszölle erst 1868 in Fortfall kamen, die im Ganzen 17 634 954 Mk. betragen hatten. Weiterhin verlor das Unternehmen den Lübeck-Hamburger Verkehr 1865 durch Eröffnung einer besonderen Bahn zwischen diesen beiden Städten, und der Verkehr aus Mecklenburg wurde ihr geschmälert durch Eröffnung der Linie Lübeck-Kleinen 1870. Die schon vorstehend bei Entwickelung des Netzes erwähnte Concurrenz der Stendaler Linie wuchs durch Verstaatlichung der Magdeburg-Halberstädter und Köln-Mindener Bahnen 1879, und widrige Tarifpolitik verdrängte den Verkehr aus Oesterreich-Ungarn nach England, welcher einer der Hauptfactoren des Verkehrs gewesen, von der Hamburger Linie auf den Seeweg via Fiume. Indess war der Verkehr in sich so erstarkt, und das Unternehmen wurde in so anerkannt vorzüglicher Weise geleitet, dass trotz alledem sich dasselbe zu höchster Blüthe entwickelte und eins der rentabelsten Deutschlands wurde.

An Dividenden hatten die Actien Lit. A erhalten:

pro	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856
	2½	0	4½	4½	4½	4½	4½	5	5	5½ %
pro	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866
	6	5¼	5⅓	6¾	6	6¼	7¼	10	9½	9 %
pro	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876
	9½	9½	10½	10	10¾	12	10	12½	10	11 %
pro	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883		im Durchschnitt	
	11½	10½	12½	14¼	17½	19½	24¾ %		8,87 %	

während die Actien Lit. B, deren Amortisation 1874 beendet war, ihre statutenmässige Maximaldividende nebst Nachzahlung für die ersten fünf Jahre erhalten hatten.

Das gesammte concessionirte Anlagecapital betrug, wie vorstehend einzeln entwickelt, in Summa 78 000 000 Mk., mithin bei einer Gesammtlänge von 433,5 km für 1 km 179 930 Mk., während bei Verstaatlichung des Unternehmens nach Amortisation der Actien

Lit. B mit 9 000 000 Mk. dasselbe nur noch mit 69 000 000 Mk belastet war, mithin auf 1 km 159 169 Mk. entfielen, wovon jedoch noch 3,1 km Anschlussgleise an die Berliner Verbindungsbahn, bei Wittenberge und nach dem Dömitzer Hafen bestritten waren. Dagegen hatte die Gesellschaft an die Stadt Perleberg eine 3½ procentige Darlehensforderung im Betrage von 200 000 Mk., welche Summe sie im Jahre 1881 jener zur Erbauung der Eisenbahn von Perleberg nach Wittenberge geliehen hatte. Die auffallend geringe Belastung trotz der vorzüglichen Ausrüstung der Bahn erklärt sich daraus, dass die Gesellschaft aus den Reinerträgen einen besonderen Fonds geschaffen hatte, der zu Verbesserungen und Ergänzungen Verwendung fand, während bei den anderen Gesellschaften zu solchen meist das Anlagecapital vermehrt wird. Es waren auf diese Weise über 27 000 000 Mk. verwandt worden. Auch darf nicht unerwähnt bleiben, dass während des 37jährigen selbstständigen Bestehens der Bahn sich auf ihren Linien kein nennenswerther Unfall ereignet hat.

Im Jahre 1883 trat der preussische Staat mit der Gesellschaft behufs Ankaufs der Bahn in Unterhandlung und bot den Actien eine feste Rente von 14½ % nebst Convertirungsprämie von 60 Mk. pro Actie, sowie beim Umtausch derselben für einen Nennwerth von 1200 Mk. 4350 Mk. in 4procentigen Consols. Auf diese Offerte enthielt sich die Gesellschaft überhaupt jeder Erklärung und erzielte hierauf bei den weiteren Verhandlungen eine feste Rente von 16½ % nebst 60 Mk. Convertirungsprämie pro Actie, sowie bei dem späteren Umtausch für zwei Actien à 600 Mk. (= 1200 Mk.) 4950 Mk. in 4procentigen Consols.

Das Unternehmen ging laut Gesetz vom 17. Mai 1884 mit Rechnung vom 1. Januar am 1. Juli desselben Jahres in Verwaltung und Betrieb und 1886 bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft in das volle Eigenthum des Staates über. Es wurde zusammen mit der Hamburg-Bergedorfer Bahn zunächst einer besonderen königlichen Direction, dann aber der in Altona unterstellt.

Der Kaufpreis hatte sich für den Staat wie folgt gestellt: für 15 000 000 Mk. St.-Actien 61 875 000 Mk. in 4proc. Consols, an Convertirungsprämie pro Actie à 600 Mk. 60 Mk. = 1 500 000 Mk. baar, Summa 63 375 000 Mk., wozu noch die Anleihen mit umlaufend 48 794 100 Mk. kamen.

Ausserdem hatte der Staat an das Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin als Ablösung der Eisenbahnabgaben aus dem Unternehmen und Befreiung von Staats- und Communalabgaben 4 000 000 Mk. zu zahlen.

An Fonds fielen dem Staat 7 830 000 Mk. zu, sowie weiterhin die vorerwähnte Darlehensforderung an die Stadt Perleberg im Betrage von 200 000 Mk.

Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn erwarb derselbe gleichzeitig, während er bezüglich des der Stadt Hamburg gehörenden Theils der Altona-Hamburger Verbindungsbahn Hamburg-Schulterblatt an Stelle der Gesellschaft in den Pacht- und Betriebsvertrag eintrat.

Bei Uebergang der Bahn in den Besitz des Staats hatten die Anleihen der I. Emission von 1846 und die der II. Emission von 1848 einen Zinsfuss von 4 %, die der III. Emission von 1870 einen solchen von $4^1/_2$ %. Zunächst setzte der Staat per 1. Januar 1886 auch diesen auf 4 % herab, begann aber auch noch in demselben Jahre mit dem Umtausch der Pr.-Obligationen II. Emission in $3^1/_2$procentige Consols, wobei die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 2. Januar 1887 zur baaren Einlösung gekündigt wurden. Neuerdings ist das Umtauschverfahren in $3^1/_2$procentige Consols auch auf die I. Emission von 1846 und auf die III. Emission von 1870 ausgedehnt. Der Umtausch der I. Emission hat bereits am 1. Januar 1890 begonnen, während der der III. Emission am 1. Juli 1890 seinen Anfang nimmt. Die hierzu nicht abgestempelten Stücke der I. Emission sind bereits per 1. Januar 1890 und die der III. Emission per 1. April 1890 zur baaren Einlösung gekündigt.

Somit giebt es nach dem letzt treffenden Termin Berlin-Hamburger Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Berliner Nordbahn.

Unter diesem Namen versteht man die Linie Berlin-Neustrelitz-Stralsund. Das Project zur Ausführung einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Stralsund war schon 1843 aufgetaucht, doch zogen sich die bezüglichen Verhandlungen unendlich in die Länge, so dass erst 1856 die Angelegenheit bis zur Bildung einer Actiengesellschaft gediehen war, immerhin aber noch vor Ausführung der von der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft nach Stralsund gebauten Zweigbahn.

Das Anlagecapital war auf 19 500 000 Mk. veranschlagt, doch ergab die Actienzeichnung kein genügendes Resultat, und fiel hiermit zunächst das Project.

Zum zweiten Male war dasselbe 1866 bis dicht zur Verwirklichung, gelangte aber auch da noch nicht zur Ausführung.

Der dritte Anlauf wurde 1870 genommen. Es constituirte sich eine neue Gesellschaft mit einem Grundcapital von 37 500 000 Mk. in Stamm- und St.-Pr.-Actien, und diese erhielt noch in demselben Jahre seitens der betheiligten Regierungen von Preussen und Mecklenburg-Strelitz die Concession.

Der Bau wurde 1871 nach dem Kriege begonnen, doch sollte auch dieser Gesellschaft nicht beschieden sein, das Unternehmen zu einem guten Ende zu führen. Das ursprünglich mit dem Bau beauftragte Bauconsortium konnte seine Verbindlichkeit nicht erfüllen. Die Gesellschaft übernahm daher 1873 den Bau in eigener Regie, kam aber in finanzielle Bedrängniss und wollte nun eine Anleihe von 15 000 000 Mk. unter Staatsgarantie aufnehmen. Der preussische Landtag versagte aber zu einer solchen die Genehmigung, und da die Gesellschaft anderweit die erforderlichen Capitalien nicht beschaffen konnte, beantragte sie die Erlaubniss zum freihändigen Verkauf und zur Liquidation. 1875 löste sie sich mit Genehmigung des Staates auf, und dieser erwarb die unvollendete Bahn selbst für den Preis von 6 000 000 Mk.; die Caution wurde von ihm inne behalten. Aus dem Kaufpreis und dem Erlös entbehrlicher Ländereien konnten die Gläubiger der Bahn befriedigt werden, die Actionäre aber gingen leer aus.

Die zu 16 500 000 Mk. veranschlagte weitere Ausführung des Baues übertrug der Staat der königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn (Berlin), unter deren Verwaltung die 222 km lange Strecke auch nach der 1877/78 erfolgten Eröffnung verblieb. Dieselbe wird als Vollbahn betrieben.

Berliner Nordbahnpapiere giebt es hiernach nicht mehr.

Berlin-Potsdamer Eisenbahn.

Dieselbe ist der Eröffnung nach, wie bekannt, die erste Locomotivbahn Preussens gewesen, dagegen hat sie durchaus nicht das erste Eisenbahnproject in Preussen gebildet, vielmehr war eine ganze Reihe solcher schon früher in den westlichen Provinzen Rheinland und Westfalen aufgestellt worden, von welchen allerdings nur eins, das Düsseldorf-Elberfelder, in seiner ursprünglichen Gestalt glücklich zur Durchführung gelangte. Beide Bahnen, die Berlin-Potsdamer und die Düsseldorf-Elberfelder, erhielten auch unter demselben Tage, dem 23. September 1837, die Allerhöchste Concession, ihr Erstlingsrecht verdankt die Berlin-Potsdamer Bahn nur dem hier unvergleichlich günstigeren Terrain.

Der Gedanke zur Anlegung einer Eisenbahn von Berlin nach Potsdam ging von dem Justizcommissar Robert aus, welcher sich zu diesem Zweck mit dem Geheimen Oberbaurath Crelle und dem Rechnungsrath Doussin vereinigte und 1835 mit seinem Plan vor die Oeffentlichkeit trat. Dieselben erhielten im Januar 1836 die vorläufige Allerhöchste Genehmigung zu diesem, und hierauf die dazu gebildete Actiengesellschaft unterm 23. September 1837 die Bestätigung als Corporation, die Genehmigung ihrer Statuten und die Verleihung des Expropriationsrechtes. Naturgemäss hatten die Begründer mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen; die grösste bereitete ihnen der damalige erste Verkehrsbeamte des preussischen Staats, der Generalpostmeister von Nagler, welcher — wie schon auf Seite 7 näher angegeben — ihre Idee einfach für dummes Zeug erklärte. Auch Se. Majestät der damals regierende König Friedrich Wilhelm III., welcher den Projecten im Westen der Monarchie, bei denen es sich um Förderung der dortigen Industrie handelte, seine ganze Aufmerksamkeit zugewandt und die Regierungsorgane zur möglichsten Förderung derselben veranlasst hatte, verhielt sich dem Berlin-Potsdamer Project gegenüber kühl. Es geht dies aus seiner Aeusserung, „er könne sich keine grosse Glückseligkeit dabei vorstellen, ob man einige Stunden früher in Potsdam ankomme oder nicht“, zur Genüge hervor, und das Project war bei der industriell geringen Bedeutung Potsdams auch durchaus nicht von Belang; der Schöpfer dieses Gedankens hatte auch von vornherein sein Augenmerk auf eine Eisenbahnverbindung von Berlin nach dem in jeder Beziehung wichtigen Magdeburg gerichtet und den Theil Berlin-Potsdam gewissermassen nur als Probebahn hergestellt sehen wollen. Die ersten Begründer wurden übrigens auch hier mit Undank gelohnt, so dass sie sich schon im März 1836 von dem Unternehmen zurückzogen; sie wurden aber wenigstens für ihre Bemühungen mit 60 Freiactien = 36 000 Mk. entschädigt.

Das Anlagecapital war ursprünglich auf 2 100 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. festgesetzt gewesen, musste aber noch während des Baues auf 3 000 000 Mk. erhöht werden, wozu gleichfalls St.-Actien à 600 Mk. ausgegeben wurden. Die Theilstrecke Berlin-Zehlendorf ward am 22. September 1838, die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung von 26,4 km aber am 29. Oktober desselben Jahres dem Betriebe übergeben. Nachträglich wurde noch mit Privileg vom 6. April 1839 in Form von Pr.-Actien eine allmählich zu amortisirende Anleihe im Betrage von 1 200 000 Mk. in Stücken zu je 600 Mk. aufgenommen. Der Zinsfuss derselben war zuerst auf $4\frac{1}{2}$ % festgesetzt, wurde aber vom 1. Juli 1842 ab auf 4 %

ermässigt. Das ganze Anlagecapital stellte sich hiernach auf 4 200 000 Mk., mithin für 1 km auf 159 090 Mk.

Die Bahn wurde von Anfang an durchweg mit Locomotiven betrieben, durfte in den ersten Wochen aber nur bei Tageslicht befahren werden, indess erhielt die Gesellschaft unterm 9. Dezember 1838 von der Regierung zu Potsdam und dem Polizeipräsidium zu Berlin die Genehmigung, „die Dampfwagenfahrten auf der Eisenbahn auch in den Stunden der Dunkelheit bei Beleuchtung zu unternehmen“. Hierbei war aber die Fahrgeschwindigkeit auf die Hälfte derjenigen am Tage herabzusetzen, und es wurde besonders eingeschärft, in den Stunden der Dunkelheit, bei starkem Nebel oder dichtem Schnee unter keinen Umständen die Geschwindigkeit eines trabenden Pferdes zu überschreiten. Die hiernach unter Aufsicht von Staatscommissarien unternommene Probefahrt dauerte 1 Stunde 28 Minuten. Fahrplanmässig wurde mit diesen Nachtfahrten am 18. Dezember 1838 begonnen, wohl verstanden derartig, dass der erste Zug $7^1/_2$ Uhr Morgens und der letzte Zug 7 Uhr Abends abgelassen wurde. In solcher Weise wurden die Eisenbahnen zuerst in ihrem „Können“ eingeengt — in der Gegenwart werden sie zu immer grösserem „Müssen“ herausgefordert, werden doch jetzt innerhalb Deutschlands allnächtlich 29 000 km allein von Courirzügen durcheilt, von den gewöhnlichen Personen- und den Güterzügen ganz zu schweigen, obgleich selbst Letztere mit der Geschwindigkeit eines trabenden Pferdes sich nicht mehr genügen lassen dürfen. Im Ganzen ergab der bezügliche Fahrplan pro Tag in jeder Richtung drei Züge. Betreffs der Verkehrseinrichtung ist besonders hervorzuheben, dass schon in den ersten Jahren Abonnementsbillets mit ungefähr 25 % Ermässigung für jede einzelne Fahrt eingeführt worden sind, und von diesen auf einmal nur 10 Stück (für 5 Hin- und 5 Rückfahrten) gelöst zu werden brauchten, doch hatten dieselben nur innerhalb des Kalendermonats der Lösung Gültigkeit.

Der Personenverkehr setzte im Verhältniss zu der damaligen Bevölkerung der beiden Städte sehr gut ein; er betrug in dem ersten vollen Betriebsjahr 1839: 664 828 Personen, sank aber buchstäblich Jahr für Jahr und verringerte sich während des alleinigen Bestehens der Bahn ohne Fortsetzung nach Magdeburg bis auf 407 192 Personen in 1845, ein Beweis, dass zunächst nur die Neuheit der Beförderungsart Viele anzog. Der Abnahme in der Einnahme aus dem Personenverkehr suchte die Gesellschaft durch Erhöhung der Tarife in 1843 entgegen zu treten. Interessant ist übrigens noch eine alte Berechnung bezüglich des Personenverkehrs in den ersten 5 Jahren vom Eröffnungstage an bis zum 30. Oktober

1843. Bei einer Frequenz von 2 799 729 Personen wäre nach dieser die damalige Bevölkerung von Berlin und Potsdam innerhalb dieser 5 Jahre zweimal pro Kopf hin und her gefahren, und andererseits hätte dieser fünfjährige Personenverkehr so viel betragen als der Verkehr auf der Chaussee von Berlin nach Potsdam in den vorliegenden 50 Jahren von 1786 bis 1838.

Der Güterverkehr, welcher in 1839 nur 7963 Centner umfasste, hob sich alljährlich und betrug in 1845 bereits 151 695 Centner. Bezüglich der Gesammteinnahme wurde durch die beiden Verkehre das Gleichgewicht gehalten, so dass diese nur geringen Schwankungen unterlag. Die Betriebsausgaben endlich betrugen in 1839: 49 % der Bruttoeinnahme, wechselten aber in den anderen Jahren nur zwischen 40, 41 und 42 % derselben. Dank dieser geringen Betriebskosten war das finanzielle Endresultat ein sehr günstiges, so dass die St.-Actien einschliesslich ihrer statutenmässigen festen Zinsen von 5 %

pro 1839	1840	1841	1842	1843	1844
$6\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$	7	7	7	$7\frac{1}{2}$ %,

im Durchschnitt also $7,_{08}$ % erhalten konnten.

Inzwischen war die naturgemässe Fortsetzung der Bahn nach Magdeburg näher ins Auge gefasst worden, und Se. Majestät der inzwischen zur Regierung gelangte König Friedrich Wilhelm IV. sprach unterm 21. Juli 1843 in besonderer Cabinetsordre Allerhöchst Seine Geneigtheit aus, die Concession zum Bau dieser Bahn zu ertheilen. Dieselbe wurde aber Gegenstand eines besonderen Unternehmens, zu welchem sich eine neue Gesellschaft bildete. Dieser ward seitens der Behörde anheim gegeben, die Berlin-Potsdamer Bahn nach § 45 des Eisenbahngesetzes von 1838 gegen Entrichtung eines zu vereinbarenden Bahngeldes für ihren Betrieb mit zu benutzen; indess erschien dies beiden Gesellschaften mit zu grossen Schwierigkeiten und Gefährlichkeiten verbunden, so dass also schon damals bei dem immerhin noch schwachen und leicht übersehbaren Verkehr die Paragraphen des Gesetzes über Mitbenutzung der Bahn seitens anderer Transportunternehmer als unanwendbar befunden wurden. Andererseits war der neuen Gesellschaft freigestellt, die Linie Berlin-Potsdam für Rechnung der Eigenthümerin allein in Betrieb zu nehmen oder aber dieselbe anzukaufen, was Letzteres denn geschah. Die Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft beschloss demnach in der Generalversammlung vom 11. Dezember 1844 den Verkauf ihrer Bahn mit Rechnung vom 1. Januar 1845 für den Preis von 6 000 000 Mk. in 4 procentigen Pr.-Obligationen der neuen Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisen-

bahngesellschaft auf ihre St.-Actien im Betrage von 3 000 000 Mk. und Umtausch der noch in Umlauf befindlichen Pr.-Actien mit 1 101 600 Mk. in gleichfalls 4procentige Pr.-Obligationen.

Bis zur Eröffnung der neuen Bahn nach Magdeburg-Friedrichsstadt am 7. August 1846 erfolgte die Verwaltung der Linie Berlin-Potsdam noch durch deren eigene Direction, für Rechnung jedoch der neuen Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft.

Berlin-Potsdamer Eisenbahnpapiere giebt es demnach nicht mehr im Verkehr.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Nachdem bereits 1841 durch die Berlin-Anhaltische und die Magdeburg-Leipziger Bahn eine Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Magdeburg via Wittenberg-Köthen hergestellt, und nachdem auch die Anschlussbahnen jenseits Magdeburgs bis Deutz (Köln) theils bereits begonnen, theils zur Ausführung beschlossen waren, constituirte sich endlich 1843 eine Gesellschaft behufs Herstellung einer directen Eisenbahnverbindung von Berlin nach Magdeburg durch Bau der Strecke Potsdam-Magdeburg im Anschluss an die bereits 1838 eröffnete Bahn Berlin-Potsdam. Dieselbe nahm ihren Sitz in Potsdam.

Der Bau begann mit vorläufiger Genehmigung 1844. Die definitive Concession erfolgte unterm 17. August 1845 und erstreckte sich gleichzeitig auf den Erwerb der oben genannten Bahn Berlin-Potsdam.

Das Grundcapital wurde auf 12 000 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit 4 % Bauzinsen (bis incl. 1848) festgesetzt. Zum Erwerb der Strecke Berlin-Potsdam wurde ferner direct bei Concession eine 4procentige Anleihe privilegirt und zwar 6 000 000 Mk. in Prioritätsobligationen Lit. A zur Abfindung der St.-Actionäre der alten Bahn und 1 101 600 Mk. desgleichen Lit. B zur Einlösung der Prioritätsactien derselben.

Am 7. August 1846 wurde die Bahn bis zur Friedrichsstadt-Magdeburg dem Verkehr übergeben und gleichzeitig Berlin-Potsdam übernommen, worauf die Gesellschaft den Namen „Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft“ annahm. Bis in die innere Stadt Magdeburg konnte die Bahn erst nach Vollendung der drei erforderlichen Elbbrücken am 19. August 1848 eröffnet werden, als letztes Stück der durchgehenden Linie Berlin-Magdeburg-Braunschweig-Hannover-Minden-Deutz (Köln).

Mehr denn zwei Jahrzehnte bestand das Unternehmen nur aus der einen Linie Berlin-Magdeburg, gehörte aber gerade in dieser Periode zu den rentabelsten Deutschlands. Die erhebliche Abkürzung gegen den bisherigen Schienenweg via Köthen von 202 auf 147 km machte die Bahn bis zum heutigen Tage zu der unumschränkten Herrin des bedeutenden Verkehrs zwischen Berlin und Magdeburg, welch Letzteres nicht allein Provinzialhauptstadt, Hauptwaffenplatz und Festung ersten Ranges, sondern auch bedeutende Handelsstadt und in seinen Vororten Buckau und Neustadt hervorragender Fabrikort ist. Aber mehr noch als der Lokalverkehr befruchtete sie der Durchgangsverkehr der Linie Berlin-Köln sowie der von Berlin nach Bremen, wohin der ebenfalls 1847 eröffnete Schienenweg hinter Hannover abzweigt. Hierzu kam 1856 noch der Verkehr Berlin-Frankfurt a. M., indem durch Eröffnung der braunschweigischen resp. hannöverschen Strecke Börssum-Kreiensen und Göttingen-Cassel für diesen eine neue Route via Magdeburg geschaffen wurde, die sogar 15 km kürzer als die alte Thüringer ist. Um die Bahn dem immer stärker werdenden Verkehr gewachsen zu erhalten, besonders durch Anlage des zweiten Gleises, musste auch das Anlagecapital bedeutend erhöht werden, und es wurden mit Privilegium von 1846, 1847, 1849, 1851 5- und $4\frac{1}{2}$ procentige Anleihen im Gesammtbetrage von 21 367 800 Mk. und zu deren Tilgung andererseits wieder 1862 eine nur 4 procentige Anleihe im Betrage von 21 000 000 Mk. durch Ausgabe von Obligationen „Lit. C neue Emission“ aufgenommen.

1859/60 waren ferner neue, den alten gleichberechtigte St.-Actien im Betrage von 3 000 000 Mk. zur Vermehrung der Betriebsmittel und zu Erweiterungsbauten ausgegeben worden. Die Stammstrecke war somit am Schluss der ersten Periode mit 15 000 000 Mk. St.-Actien und 28 101 600 Mk. 4 procentigen Obligationen A, B und C neuer Emission belastet, so dass auf 1 km ca. 293 208 Mk. kommen.

An Dividenden waren in dieser Zeit den St.-Actien gezahlt worden:

pro	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858
	$1\frac{1}{2}$	3	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	4	4	$5\frac{1}{2}$	7	9	7 %
pro	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868
	7	9	11	14	14	16	16	16	16	17 %
pro	1869	1870	1871							
	18	20	14 %							

im Durchschnitt also $10\frac{1}{4}$ %.

Zu bemerken ist noch, dass die Gesellschaft von 1849 bis ult. 1866 die Magdeburg-Halberstädter Bahn in Betrieb gehabt hatte.

Die zweite Periode, von 1872 bis zur Verstaatlichung der Bahn, ist die Zeit der Neubauten zur Abwehr der schweren Concurrenz durch die Berlin-Lehrter Linie und des materiellen Niedergangs des Unternehmens.

In Magdeburg gingen bislang die nach Westen bestimmten Transporte auf die Linie Magdeburg-Oschersleben der Magdeburg-Halberstädter und dort auf die Braunschweigischen Bahnen über. Einerseits nun war es das Bestreben der Gesellschaft, diese Transporte auf eigenen Linien über Magdeburg hinaus weiter führen zu können, und andererseits war eine Abkürzung des bisherigen Weges wohl möglich, so dass sie Gefahr lief, für den durchgehenden Verkehr durch einen anderen Unternehmer abgebaut zu werden. Beide Gesichtspunkte bestimmten die Gesellschaft 1863 zu dem Project, aus der alten Strecke heraus westlich Genthins zusammen mit der braunschweigischen Regierung eine Abkürzungslinie über Helmstedt nach der Stadt Braunschweig zu bauen, und 1864 wurde die Concession für die Strecke Hohenwarthe-Helmstedt in Aussicht gestellt. Während hierüber noch die Verhandlungen mit der Regierung schwebten, proponirte diese der Gesellschaft den Bau einer Linie von Berlin nach Lehrte vor Hannover, doch wurde eine Einigung hierüber nicht erzielt. Nachdem hierauf diese Linie der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft concessionirt war, musste die B.-P.-M. Gesellschaft nicht allein den Bau von Abkürzungslinien, sondern als Ausgleich für den unausbleiblichen schweren Ausfall im Berliner Durchgangsverkehr weitere ganz neue Verkehrsbeziehungen ins Auge fassen. Sie liess deshalb das Hohenwarther Project, welches nur dem ersteren Gesichtspunkt Rechnung getragen hätte, fallen, beschloss dagegen die alte Strecke Burg-Magdeburg durch Verlegung um 5 km zu kürzen und weiterhin nach Einigung mit den in gleichem Masse gefährdeten Braunschweigischen Bahnen von Magdeburg über Eilsleben nach Helmstedt 47,8 km und von Eilsleben nach Jerxheim 28,5 km lang zu bauen. Durch das erste und zweite Project wurde bei gleichzeitigem Bau von Helmstedt nach Braunschweig seitens der Braunschweigischen Bahnen für die Route Berlin-Köln eine Abkürzung von 22 km erzielt.

Gleichzeitig trat aber die Gesellschaft durch den Neubau Magdeburg-Helmstedt-Braunschweig neu in den wichtigen Verkehr von Magdeburg, Leipzig und weiter her nach Hannover und Bremen ein, der bis jetzt ausschliesslich der Magdeburg-Halberstädter Bahn zugefallen war. Durch Eilsleben-Jerxheim endlich wurde eine wenn auch nur geringe Abkürzung für den Verkehr

nach Frankfurt a. M. via Kreiensen geschaffen, für die B.-P.-M. Gesellschaft aber vor Allem der Vortheil, mit 58 km mehr als bisher an diesem Verkehr betheiligt zu sein.

Hierbei beschränkte sich auf der Theilstrecke Schöningen-Jerxheim der Neubaulinie Eilsleben-Jerxheim der Bau auf Legen eines zweiten Gleises, da dieselbe als Theil der braunschweigischen Linie Jerxheim-Helmstedt bereits gebaut und im Betriebe war. Die Concession zu diesen Projecten erfolgte 1868/69 und mit ihr das Privilegium zur Emittirung von 15 000 000 Mk. neuer St.-Actien, den alten gleichberechtigt, und von 21 000 000 Mk. 5procentiger Obligationen Lit. D, welch letztere aber schon 1872 durch $4^1/_2$ procentige eingelöst wurden. Hierin ist auch das Capital zum Umbau des Bahnhofes in Berlin mit 6 570 000 Mk. enthalten. Magdeburg-Helmstedt und Eilsleben-Jerxheim wurden 1872 und die neue Strecke Burg-Magdeburg mit neuer Elbbrücke unterhalb Magdeburgs 1873 eröffnet, wobei die alte Strecke Burg-Gerwisch niedergelegt wurde und der Theil Gerwisch-Magdeburg, 11 km lang, nur für den Güterverkehr in Betrieb blieb.

Um den Verkehr von Leipzig nach Hannover und Bremen noch mehr auf ihre Linien zu ziehen, schuf die Gesellschaft in Gemeinschaft mit der Berlin-Anhalter Bahn eine neue Linie Magdeburg-Leipzig via Zerbst, wozu sie selbst mit Concession von 1871 einen Neubau von nur 30,3 km von Biederitz der Strecke Burg-Magdeburg bis zur anhaltischen Grenze gegen Zerbst auszuführen hatte. Diese neue Magdeburg-Leipziger Linie wurde 1874 dem Verkehr übergeben. Endlich baute die Gesellschaft noch mit Concession von 1871 die 12 km lange, dem Vergnügungsverkehr dienende Wannseebahn zwischen Zehlendorf und Neuendorf, Beides Stationen der Strecke Berlin-Potsdam, die 1874 eröffnet wurde. Zu diesen beiden Bauten, zur Vermehrung der Betriebsmittel und zur Einlösung der 5procentigen Anleihe von 1869 Lit. D wurden 1872: $4^1/_2$ procentige Obligationen Lit. D im Betrage von 30 000 000 Mk. und 1873 neue den alten gleich berechtigte St.-Actien im Betrage von 12 000 000 Mk. ausgegeben.

Als weitere Massnahme gegen die schwere Concurrenz der Berlin-Lehrter Linie übernahm die Gesellschaft, als 1870 das Herzogthum Braunschweig seine Bahnen verkaufte, die Hälfte der St.-Actien im Betrage von 18 000 000 Mk., deren Erwerb ihr aber 19 003 751 Mk. kostete, und emittirte hierzu ihrerseits wieder neue St.-Actien im Betrage von 18 000 000 Mk. Die andere Hälfte der Braunschweigischen St.-Actien übernahm die gleich interessirte, sich westlich anschliessende Bergisch-Märkische Bahn, so dass diese

beiden Gesellschaften als einzige Actionäre die „Braunschweigische Privatbahngesellschaft“ bildeten.

Endlich trat 1874 die Gesellschaft dem Vertrage über Erbauung der Berliner Stadtbahn bei, laut dessen sie sich mit 6 000 000 Mk an diesem ursprünglichen Privatunternehmen zu betheiligen hatte. Als aber dasselbe in der beabsichtigten Weise ins Stocken gerieth, übernahm 1878 der Staat diesen Bau, wobei die Gesellschaft der von ihr bereits eingezahlten 2 400 000 Mk. verlustig ging, hiergegen aber den Anschluss an die neue Bahn sowie Uebernahme und Durchführung ihrer Züge auf derselben gewährleistet bekam. Die Ausführung dieser Anschlussstrecke erfolgte jedoch erst nach Verstaatlichung des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmens.

Zur Vermehrung der Betriebsmittel speciell waren 1873 noch $4^1/_2$ procentige Obligationen Lit. E im Betrage von 6 000 000 Mk. und endlich von der 1874 zur Betheiligung an der Stadtbahn, zum Anschluss an Stadt- und Ringbahn sowie zur Vollendung der Wannseebahn und der Linie Biederitz-Zerbst privilegirten $4^1/_2$ procentigen Anleihe Lit. F Obligationen im Betrage von 9 600 000 Mk. ausgegeben worden.

Hiernach stellte sich das begebene Anlagecapital auf:

	42 000 000 Mk.	in St.-Actien für eigene Strecken,
	18 000 000 „	in St.-Actien für Betheiligung an den Braunschweigischen Bahnen,
Summa	60 000 000 Mk.	in St.-Actien.

Ferner:

	6 000 000 Mk.	in 4procentigen Obligationen	Lit. A	von	1845
	1 101 600 „	in 4 „ „	Lit. B	„	1845
	21 000 000 „	in 4 „ „	Lit. C	„	1862
	30 000 000 „	in $4^1/_2$ „ „	Lit. D	„	1872
	6 000 000 „	in $4^1/_2$ „ „	Lit. E	„	1873
	9 600 000 „	in $4^1/_2$ „ „	Lit. F	„	1874
Summa	73 701 600 Mk.	in Anleihen.			

Die Länge der im Betrieb befindlichen Linien belief sich, wie vorstehend einzeln entwickelt, auf 271,3 km; hiervon ist aber die Strecke Schöningen-Jerxheim, die der Braunschweigischen Bahn gehört und auf welcher die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft nur das zweite Gleis legen liess, mit 11,1 km in Abzug zu bringen. Die so verbleibenden 260,2 km sind mit 115 701 600 Mk. belastet, indem von dem vorstehend aufgeführten Anlagecapital die für Ankauf der Braunschweigischen Eisenbahnactien emittirten

18 000 000 Mk. St.-Actien abzurechnen sind. Es stellt sich somit die Belastung für 1 km auf ca. 444 664 Mk., so dass diese Bahn mit zu den theuersten Deutschlands gehört, während sie am Schluss ihrer ersten Periode, wie vorstehend entwickelt, den mittleren Durchschnitt gehalten hatte.

Das ausnehmend hohe Anlagecapital und die Abnahme des Verkehrs in Folge der schweren Concurrenz durch Berlin-Lehrte sowie die in gleicher Veranlassung geringe Dividende der einen Vermögensbestandtheil bildenden Braunschweigischen Eisenbahn-St.-Actien liessen denn auch die Reinerträge in der zweiten Periode bedeutend fallen, so dass sich die Dividenden der St.-Actien nur noch wie folgt stellten:

pro	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878
	8	4	$1^2/_3$	3	$3^1/_2$	$3^1/_2$	$3^1/_2$ %

im Durchschnitt also $3^5/_6$ %, während des ganzen Bestehens der Bahn aber im Durchschnitt 8,77 %.

Zu erwähnen bleibt noch, dass die Gesellschaft Anfang der siebziger Jahre in Gemeinschaft mit der Hessischen Ludwigsbahn die Herstellung einer neuen Route von Berlin nach Frankfurt a. M. erörterte durch Neubau der Strecken Potsdam-Belzig-Barby-Calbe-Bernburg-Aschersleben-Sangerhausen-Artern-Frankenhausen-Mühlhausen-Hersfeld; jedoch bemächtigte sich dieses Projectes allerdings unter einiger Aenderung der Trace die preussische Regierung in der Berlin-Wetzlarer Bahn.

1878 trat der Staat mit der Gesellschaft behufs Ankaufs der Bahn in Unterhandlung, und diese führte nach mehrfachen Weiterungen dahin zum Abschluss, dass die Bahn laut Gesetz vom 14. Februar 1880 mit Rechnung vom 1. Januar 1879 am 1. April 1880 in Verwaltung und Betrieb und am 1. Januar 1883, bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft, in das volle Eigenthum des Staats überging. Die Bahn wurde der königlichen Eisenbahndirection in Magdeburg unterstellt.

Der Staat gab den St.-Actien zunächst eine feste Rente von 4 % und eine Convertirungsprämie von 3 Mk. pro Actie. Bei dem Umtausch ab 2. Januar 1882 wurde für je eine Actie à 300 Mk. ein 4 procentiger Staatsschuldschein der consolidirten Anleihe in gleichem Nennwerth gegeben.

Hiernach stellte sich der Kaufpreis für den Staat, wie folgt:

für 60 000 000 Mk. St.-Actien	60 000 000	Mk. in 4 proc. Consols
und an Convertirungsprämie	600 000	„
Summa	60 600 000	Mk.

wozu noch die Anleihen mit umlaufend 67 923 000 Mk. kamen, während ihm an Fonds 5 188 476 Mk. zufielen.

Noch sei erwähnt, dass die Anschlussgleise an die Berliner Verbindungsbahn, an die Magdeburg-Halberstädter Bahn bei Magdeburg, und nach zwei Kohlengruben im Braunschweigischen zusammen eine Länge von 9,8 km hatten.

Bei Uebergang der Bahn in das Eigenthum des Staats waren 4- und 4½ procentige Anleihen vorhanden. Behufs Zinsersparniss tauschte jener bereits 1887 die 4 procentige Lit. B von 1845 sowie die 4½ procentige Lit. D von 1872, Lit. E von 1873 und Lit. F von 1874 in 3½ procentige Consols um und kündigte die hierzu nicht angemeldeten Stücke dieser Anleihen per 2. Januar resp. 1. Juli 1887 zur baaren Einlösung. Neuerdings ist das Umtauschverfahren in 3½ procentige Consols auch auf die 4 procentige Anleihe Lit. C von 1862 ausgedehnt worden. Der Umtausch erfolgt seit dem 1. Januar 1890, während die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 2. Januar 1890 bereits zur baaren Einlösung gekündigt sind.

Somit verbleiben hinfort nur noch die 4 procentigen Pr.-Obligationen Lit. A von 1845 in Umlauf. Dieselben sind dem Privileg nach unkündbar und daher auch vor einem Umtausch in Consols geschützt; sie unterliegen nur der planmässigen Tilgung, welche bis 1901 dauert. Die Stücke dieser Anleihe lauten auf 600 Mk., Zinstermine 2. Januar und 1. Juli; jährliche Tilgung mit ½ % plus Zinszuwachs; Verloosung im Dezember oder Januar auf 1. Juli; Verjährung der nicht abgehobenen Zinsen nach vier Jahren vom Tage der Fälligkeit an und der ausgeloosten, nicht abgehobenen Stücke nach dreizehn Jahren. In Umlauf befanden sich ult. März 1889 noch 2 325 600 Mk. Der Cours derselben betrug am 31. Dezember 1889 an der Berliner Börse 100 %.

Berliner Stadtbahn.

Das Verdienst, das Project zum Bau einer Stadtbahn in Berlin aufgestellt zu haben, gebührt der inzwischen längst aufgelösten Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft. Dasselbe ging dahin, von einem Punkte in der Nähe des Ostbahnhofes in Berlin durch die Stadt (unter Ueberführung der Bahn über die Strassen) bis nach Charlottenburg mit Einmündung in die Berlin-Wetzlarer Bahn zu bauen. Zur Ausführung dieses Projectes traten 1873 der preussische Staat, die oben genannte Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft, die

Berlin-Potsdam-Magdeburger, die Magdeburg-Halberstädter und die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft zu einer Actiengesellschaft zusammen, welche 1874 mit Sitz in Berlin concessionirt wurde. Die Gesellschaften der anderen in Berlin mündenden Bahnen — Berlin-Anhalt, Berlin-Görlitz und Berlin-Stettin — hatten die Betheiligung abgelehnt.

Von dem auf 48 000 000 Mk. in Actien veranschlagten Baucapital sollten übernehmen:

der Staat	21 000 000	Mk.
die Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft	12 000 000	„
die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	6 000 000	„
die Magdeburg-Halberstädter Bahn	6 000 000	„
und die Berlin-Hamburger Bahn	3 000 000	„

Bau und Betrieb sollte vom Staat ausgeführt werden.

Der Bau begann nach Einsetzung einer besonderen königlichen Direction, und nachdem die Trace mit Beginn vom Schlesischen Bahnhof festgestellt war, am 18. Oktober 1875. Noch in demselben Jahre wurde bereits der obige Voranschlag um 11½ Million Mk. erhöht. Die Eisenbahnbaugesellschaft blieb schon nach Zahlung der ersten Rate von 20 % in Folge ihrer pecuniären Verwickelungen mit den ferneren Ratenzahlungen im Rückstande und schied deshalb aus der Gesellschaft aus. Die von ihr übernommenen Actien wurden cassirt und die bereits eingezahlten 2 400 000 Mk. als verfallen erklärt. Aber auch die drei betheiligten Eisenbahngesellschaften wurden über die finanziellen Aussichten des Unternehmens besorgt und traten 1877 mit dem Staat in neue Verhandlungen, die dahin führten, dass sich 1878 die Stadtbahngesellschaft auflöste und der Staat mit Gesetz vom 26. Juni 1878 den Weiterbau auf eigene Kosten übernahm.

Hierbei wurden die von den Gesellschaften eingezahlten 40 %, das ist

Berlin-Potsdam-Magdeburg .	2 400 000	Mk.
Magdeburg-Halberstadt . .	2 400 000	„
Berlin-Hamburg	1 200 000	„
Summa	6 000 000	Mk.

von jenen fallen gelassen, ihnen dafür aber der Anschluss ihrer Strecken an die Stadtbahn, sowie Uebernahme und Durchführung ihrer Züge auf derselben gewährleistet.

Die Bahn wurde 11,26 km lang und mit 4 Gleisen versehen, von denen zwei dem Durchgangsverkehr und zwei dem Stadtverkehr dienen, am 7. Februar 1882 eröffnet und der königlichen Direction Berlin unterstellt.

Nach Verstaatlichung der Berlin-Görlitzer Bahn wurde auch diese noch an die Stadtbahn angeschlossen.

Berliner Stadtbahnpapiere giebt es nach Obigem nicht mehr.

Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Schon 1835 hatte sich in Stettin ein Comité zur Anstrebung einer Eisenbahn von Berlin nach Stettin gebildet und 1836 auch die vorläufige königliche Genehmigung zur Herstellung einer solchen erhalten. Indess brachte das Privatcapital trotz der umfangreichen geschäftlichen Beziehungen zwischen Berlin und Stettin dem geplanten Unternehmen nur geringes Vertrauen entgegen, so dass 1839 überhaupt erst die Bildung einer Actiengesellschaft möglich wurde, das ganze veranschlagte Grundcapital aber erst aufgebracht werden konnte, nachdem der Altpommersche Communallandtag für dasselbe auf die ersten 6 Betriebsjahre eine 4procentige Zinsgarantie übernommen hatte, welche aber, wie wir schon jetzt bemerken wollen, nie in Anspruch genommen zu werden brauchte. Hierauf erfolgte unterm 12. Oktober 1840 die Allerhöchste definitive Concession zum Bau und Betrieb der Linie Berlin-Stettin.

Dieselbe wurde 1841 in Bauangriff genommen und 133,5 km lang, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Berlin-(Neustadt)Eberswalde am 1. August 1842, in ihrer ganzen Ausdehnung bis Stettin am 16. September 1843 dem Verkehr übergeben. Noch während des Baues dieser Stammstrecke beschloss die Gesellschaft die Herstellung einer Zweigbahn nach der industriereichen Stadt Stargard i. Pommern. Dieselbe wurde 1844 concessionirt und 35,5 km lang 1846 dem Betriebe übergeben.

Zehn Jahre hindurch bestand das Unternehmen nur aus diesen beiden Linien, indess erlangten dieselben in dieser Zeit erhöhte Bedeutung durch Erbauung der Anschlussbahn Stargard-Kreuz-Posen seitens einer besonderen Eisenbahngesellschaft, sowie weiterhin durch den Bau der königlich preussischen Ostbahn Kreuz-Bromberg-Danzig-Königsberg. Hierdurch fiel den Linien der Berlin-Stettiner Bahn der ganze Durchgangsverkehr vom Westen nach den Provinzen Posen und Preussen zu; 1857 gingen sie desselben aber wieder verlustig durch Eröffnung der Staatsbahnlinie Kreuz-Frankfurt a. O. im Anschluss an die bereits früher eröffnete Strecke Frankfurt a. O. - Berlin. Im Interesse eines einheitlichen Betriebes

zwischen Stettin und Posen hatte die Berlin-Stettiner Gesellschaft ihre Stargarder Zweigbahn von Eröffnung der Stargard-Posener Bahn in 1847 dieser neuen Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb gegeben, von 1860 an sie aber wieder selbst übernommen.

Die weiteren Neubauten der Gesellschaft sind in zwei Gruppen zu zerlegen, in diejenigen, welche sie hauptsächlich auf Veranlassung des Staates unter dessen Zinsgarantie, und diejenigen, welche sie aus eigener Initiative hergestellt hat.

Die ersteren sind die Hinterpommersche Bahn in der Linie Stargard-Köslin mit Zweig von Belgard nach Colberg und der Colberger Hafenbahn laut Vertrag von 1856, deren Fortsetzung von Köslin bis Danzig laut Vertrag von 1866 und die Vorpommersche Bahn in der Linie Angermünde-Stralsund nebst Hafenbahn daselbst mit Zweigen von Pasewalk nach Stettin und von Züssow nach Wolgast laut Vertrag von 1861.

Inhaltlich der betreffenden Verträge übernahm der Staat für das in 4 procentigen Obligationen aufzubringende Anlagecapital der Hinterpommerschen Bahn nebst Fortsetzung bis Danzig die Garantie für die letzten $3^1/_2$ % der Zinsen, während für das erste $^1/_2$ % die Gesellschaft einzutreten hatte. Bei der Vorpommerschen Bahn übernahm der Staat die volle Zinsgarantie des in $4^1/_2$ procentigen Obligationen aufzubringenden Anlagecapitals. Die Amortisation des Anlagecapitals für diese sämmtlichen Strecken war nur eine bedingte aus dem etwaigen Reinertrage dieser über die statutenmässigen Zinsen und ist während des selbstständigen Bestehens der Berlin-Stettiner Bahn nie möglich gewesen. Die Bestimmungen über die Vertheilung des Reinüberschusses aus diesen Linien sind bedeutungslos geblieben, da ein solcher nie erzielt worden ist. Dagegen bestimmten die Verträge noch besonders, dass der Staat berechtigt sein solle, diese Strecken in Verwaltung und Betrieb zu nehmen, wenn fünf Jahre hintereinander Zuschuss erforderlich gewesen wäre. Die Hinterpommersche Bahn wurde in einer Länge von 172,50 km 1859, deren Fortsetzung nach Danzig mit 197,4 km 1869/70 und die Vorpommersche Bahn 239 km lang 1863 dem Verkehr übergeben.

Aus eigener Initiative baute die Gesellschaft mit Concession von 1863 von Station Eberswalde der Stammbahn eine Zweigbahn nach Wriezen mit zunächst nur lokaler Bedeutung, 31,6 km lang, und mit Concession von 1865 von Pasewalk, Station der Vorpommerschen Bahn bis an die mecklenburgische Grenze im Anschluss an die Friedrich-Franz Bahn behufs Herstellung einer kürzeren Verbindung nach Hamburg und Bremen, 23,7 km lang.

Diese beiden Strecken wurden gleichzeitig Ende 1866 eröffnet. Später wurde die Gesellschaft veranlasst, um gegenüber den grossen Neubauprojecten der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn bis nach Stettin für den Verkehr von Stettin nach Schlesien und Oesterreich einigermassen concurrenzfähig zu bleiben, die Wriezener Zweigbahn von da bis nach Frankfurt a. O. zu verlängern, und zur weiteren Abkürzung aus dem ersten Theil der Wriezener Zweigbahn von Freienwalde nördlich nach Angermünde an der Stammstrecke zu bauen, sowie endlich, um sich für den überseeischen Verkehr von dem Zufrieren des Haffs unabhängig zu machen, Swinemünde als Hafen von Stettin durch Bau einer Bahn von Swinemünde nach Station Ducherow der Vorpommerschen Bahn mit in ihr Bahnnetz zu ziehen. Sie erhielt 1872 die Concession zu diesen Linien, und dieselben wurden mit Baubeginn in 1874 mit einer Gesammtlänge von $121{,}_2$ km 1876/77 eröffnet.

Für die Stammstrecke Berlin-Stettin waren ursprünglich 8 172 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. bei 4 % Bauzinsen emittirt worden, doch musste zur Fertigstellung derselben 1843 noch eine 4 procentige Anleihe von 1 500 000 Mk. aufgenommen werden. Zum Bau der Zweigbahn nach Stargard und der im letzten Absatz genannten nicht staatlich garantirten Linien, sowie zur besseren Ausrüstung der Stammbahn, Erbauung des zweiten Gleises und Vermehrung der Betriebsmittel wurden weiterhin in der Zeit von 1844 bis 1876 den alten gleichberechtigte St.-Actien im Gesammtbetrage von 53 973 000 Mk. emittirt und mit Privilegium von 1848, 1865 und 1873: $4^1/_2$- und 5 procentige Obligationen von zusammen 24 600 000 Mk. ausgegeben, hieraus aber auch die erste Anleihe von 1843 eingelöst. Das Gesammtanlagecapital dieser nicht garantirten Strecken stellte sich hiernach auf 86 745 000 Mk. und die Gesammtlänge dieses Netzes auf $345{,}_5$ km, so dass auf 1 km circa 251 070 Mk. entfallen.

Das concessionirte Anlagecapital der garantirten Strecken betrug bei der Hinterpommerschen Bahn 34 500 000 Mk., wovon jedoch 11 400 Mk. unbegeben geblieben sind, mithin pro 1 km circa 199 934 Mk., bei Köslin-Danzig 30 000 000 Mk., wovon jedoch 2 393 100 Mk. unbegeben geblieben sind, mithin pro 1 km circa 139 852 Mk. und bei der Vorpommerschen Bahn 36 000 000 Mk., mithin pro 1 km circa 150 627 Mk.

Wenden wir uns nun der Rentabilität des Unternehmens zu, so hat sich bei der Grösse sowie der industriellen und commerciellen Bedeutung von Berlin und Stettin die der Stammbahn und ihrer

directen Zweigbahnen sehr günstig gestaltet, so dass den St.-Actien alljährlich meist hohe Dividenden gezahlt werden konnten.

Dieselben betrugen:

pro	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853
	5	$5^1/_6$	$5^1/_4$	6	4	$5^1/_5$	$6^1/_2$	$7^2/_3$	8	8 %
pro	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863
	9	$9^1/_2$	$9^5/_{12}$	$9^7/_{12}$	6	$5^3/_5$	$6^1/_6$	$7^1/_{12}$	$7^5/_{12}$	$8^1/_3$ %
pro	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873
	$7^5/_6$	8	$8^7/_{12}$	8	$8^1/_6$	$9^1/_6$	$9^1/_6$	$11^5/_{12}$	$12^3/_4$	$10^3/_4$ %
pro	1874	1875	1876	1877	1878	} im Durchschnitt 6,60 %.				
	$9^1/_{12}$	9	$8^9/_{10}$	$7^1/_{10}$	$3^1/_5$ %					

Auf den garantirten Linien dagegen stellten sich die Verkehrsverhältnisse und damit die Rentabilität sehr ungünstig, so dass der Staat alljährlich bedeutende Zuschüsse leisten musste. Dieselben bezifferten sich bis ult. 1877 bei der Hinterpommerschen Bahn auf 13 788 325 Mk. und bei Köslin-Danzig auf 6 140 379 Mk. Auf Grund des aus den betreffenden Verträgen ihm zustehenden Rechtes nahm der Staat vom 1. Januar 1878 an die Hinterpommersche Bahn und deren Verlängerung bis Danzig für Rechnung der Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb und unterstellte diese Linien der königlichen Direction der Ostbahn in Bromberg. Gleichzeitig gab er die Absicht kund, auch die Vorpommersche Bahn, für welche die Zuschüsse ult. 1878 den Betrag von 14 788 449 Mk. erreichten, in Verwaltung und Betrieb zu nehmen. Inzwischen aber bot die Gesellschaft, durch die bereits oben erwähnte Concurrenz der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn und die der Berliner Nordbahn (Berlin-Stralsund) auf das empfindlichste bedroht, dem Staat das ganze Unternehmen zum Kauf an, und die Verhandlungen führten dahin zum Abschluss, dass die ganze Bahn laut Gesetz vom 20. Dezember 1879, mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres, am 1. Februar 1880 in Verwaltung und Betrieb und 1885, bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner und Auflösung der Gesellschaft, in das volle Eigenthum des Staates überging. Derselbe gab zunächst den St.-Actien eine feste Rente von $4^3/_4$ % und bei dem späteren Umtausch dieser ab 1. Februar 1883 für 2 St.-Actien à 600 Mk. (= 1200 Mk.) 2 Stück 4 procentige Staatsschuldverschreibungen à 600 Mk. = 1200 Mk. und 1 Stück $4^1/_2$ procentige Staatsschuldverschreibungen à 200 Mk. = 200 Mk., Summa 1400 Mk.

Der Kaufpreis stellte sich somit

für 62145000 Mk. St.-Actien auf 62145000 Mk. in 4 proc. Staatsschuldverschreibung
und 10357500 „ in $4^1/_2$ „ „

Summa 72502500 Mk.

wozu noch die Anleihen mit umlaufend 120 882 300 Mk. kamen, während dem Staat an Fonds 9 452 580 Mk. zufielen.

Die Hinterpommersche Bahn blieb bei der Direction der Ostbahn, die Stammbahn und die Vorpommersche Bahn erhielten zunächst eine besondere königliche Direction, wurden dann aber ab 1. Januar 1881 der königlichen Direction in Berlin unterstellt.

Die vom Staat gegebene Rente von $4^3/_4$ % und der dieser genau entsprechende Kaufpreis ist entgegen der Durchschnittsdividende auffallend niedrig, doch war die Gesellschaft zur Annahme des Gebots genöthigt, da, wie schon das Jahr 1878 zeigt, das Unternehmen durch die 1877/78 erfolgte Eröffnung der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Linien bis nach Stettin und der Berliner Nordbahn stark entwerthet war.

Zum Schluss sei noch erwähnt, dass die Berlin-Stettiner Gesellschaft die von einer besonderen Gesellschaft gebaute Angermünde-Schwedter Eisenbahn von deren Eröffnung 1873 an in Betrieb gehabt hatte, zuerst gegen Zahlung von $33^1/_3$ % der Bruttoeinnahmen, von 1878 an aber gegen ein jährliches Fixum von 36 000 Mk. In diesen Vertrag trat der Staat bei Uebernahme der Berlin-Stettiner Bahn ein, und demgemäss ging die Angermünde-Schwedter Bahn gleichzeitig in Staatsbetrieb über, bis er auch diese per 1. Januar 1887 käuflich erwarb.

Bei Uebergang der Bahn in den Besitz des Staates waren $4^1/_2$- und 4procentige Anleihen vorhanden. Die ersteren kündigte derselbe bereits per 1. April resp. 1. Juli 1880 zur baaren Einlösung, es waren dies die I. Emission von 1848, die IV. Emission von 1861, die V. Emission von 1860 und die VII. Emission von 1863. Neuerdings sind auch die drei anderen, die 4procentigen Anleihen und zwar die II. Emission von 1856, die III. Emission von 1858 und die VI. Emission von 1867 zum Umtausch in $3^1/_2$procentige Consols aufgerufen. Derselbe beginnt am 1. April 1890. Die hierzu nicht angemeldeten Stücke der III. Emission von 1858 sind bereits per 1. Oktober 1889 und die der II. und VI. Emission per 1. April 1890 zur baaren Einlösung gekündigt.

Nach Beendigung des Umtauschverfahrens giebt es somit keine Berlin-Stettiner Eisenbahnpapiere mehr im Verkehr.

Bonn-Kölner Eisenbahn.

Dieselbe ist die erste Bahn parallel dem Rhein gewesen, die erste, die es unternahm, mit der Flussschifffahrt in directe Concurrenz zu treten. Schon 1833 war in Köln ein Comité zusammengetreten zur Erstrebung einer Eisenbahnverbindung zwischen den Städten Köln und Bonn auf dem linken Rheinufer, und 1837 hatte sich auch zur Verwirklichung dieses Projectes die erforderliche Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Bonn constituirt, doch erhielt dieselbe erst am 6. Juli 1840 die landesherrliche Concession, und erst vier Jahre später, am 15. Februar 1844, wurde die nur 32,9 km lange Strecke dem Verkehr übergeben. Die auffällige Verzögerung im Bahnbau hatte darin ihren Grund, dass man nicht einmal im Schooss der Gesellschaft selbst und noch weniger mit den Behörden der Stadt Bonn sich über die Lage des dortigen Bahnhofes einigen konnte, so dass schliesslich Ende 1842 das zuständige Finanzministerium die Entscheidung treffen musste.

Das Grundcapital war ursprünglich auf 2 628 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. festgesetzt gewesen, wurde aber bereits 1846 auf 3 153 600 Mk. St.-Actien erhöht, wozu mit Privileg von 1848 noch eine 5 procentige Anleihe von 345 900 Mk. getreten war. 1853 beschloss die Gesellschaft in der Absicht, ihr Unternehmen allmählich südlich bis Bingen auszudehnen, zunächst den Weiterbau bis Rolandseck (am Fusse des Siebengebirges) und erhielt hierzu 1854 die Concession.

Hierbei gab sie auf Veranlassung des Staates ihre Einwilligung zur etwaigen Verschmelzung ihres Unternehmens mit einer anderen auf dem linken Rheinufer nach Coblenz oder weiter stromauf zu concessionirenden Bahn, jedoch nur unter der Bedingung, dass ihre St.-Actien von dieser zum Nennwerth übernommen und gleiche Dividende mit deren eigenen Actien erhalten sollten, in minimo aber $5^1/_2$ %.

Zu dieser neuen Strecke bis Rolandseck, welche 13,9 km lang, 1855/56 eröffnet wurde, sowie zur Einlösung der ersten 5 procentigen Anleihe von 1848 nahm die Gesellschaft mit Privileg von 1854 eine $4^1/_2$ procentige Anleihe von 2 250 000 Mk. auf, und es erreichte hiermit das Gesammtanlagecapital die Höhe von 5 403 600 Mk., mithin für 1 km 111 188 Mk.

Die Hauptseite des Verkehrs bildete hier die Personenbeförderung; der Güterverkehr war, da die Massentransporte der Rheinschifffahrt verblieben, verschwindend gering und betrug meist

unter $^1/_{10}$ der Gesammteinnahme. Die Rentabilität stellte sich trotzdem, Dank der niedrigen Belastung des Unternehmens, günstig und die St.-Actien erhielten an Dividenden

pro	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853
	5	7	$7^1/_2$	$6^1/_2$	5	5	6	5	5	5 %

pro	1854	1855	1856	im Durchschnitt 5,79 %.
	6	$6^1/_3$	6 %	

Auf Grund der bei Concessionirung von Bonn-Rolandseck getroffenen Vereinbarung wurde das Unternehmen per 1. Januar 1857 mit der Rheinischen Eisenbahn verschmolzen.

Dieselbe tauschte die Bonn-Kölner St.-Actien in Rheinische St.-Pr.-Actien mit $5^1/_2$ % festen Zinsen, aber dem Anrecht auch auf höhere Dividende in gleicher Höhe wie die Rheinischen St.-Actien und später je nach Wunsch auch in Rheinische St.-Actien um. Die Pr.-Obligationen übernahm sie ohne Umtausch als Selbstschuldner; die alte Bonn-Kölner Gesellschaft löste sich demnach auf.

Als nunmehriger Bestandtheil des Rheinischen Unternehmens ging die Bonn-Kölner Eisenbahn 1880 mit in den Besitz des preussischen Staats über. Hierbei wurden die $5^1/_2$ procentigen Rheinischen St.-Pr.-Actien, welche im geschäftlichen Verkehr meist noch als Bonn-Kölner Actien bezeichnet wurden, in Staatspapiere umgetauscht. Der Zinsfuss der hierbei vom Staat selbstschuldnerisch übernommenen Bonn-Kölner Pr.-Obligationen wurde per 1. April 1886 auf 4 % herabgesetzt, dieselben 1887 aber in $3^1/_2$ procentige Consols umgetauscht, während die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 2. Januar 1887 zur baaren Einlösung gekündigt worden waren.

Somit giebt es Bonn-Kölner Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Braunschweigische Staatseisenbahnen.

Das Herzogthum Braunschweig war der erste deutsche Staat, welcher sich zum Bau von Eisenbahnen auf Staatskosten entschloss. Sein Streben ging zunächst dahin, die voneinander getrennt liegenden drei Ländertheile durch Schienenwege miteinander zu verbinden. Die Ausführung musste jedoch auf die Verbindung des nördlichen mit dem mittleren Haupttheil beschränkt bleiben, da dem Weiterbau nach dem südlichen Theil in dem gerade hier steil abfallenden und besonders wild zerklüfteten Harzgebirge zumal nach dem damaligen Stand der Technik allzu grosse Hindernisse im Wege

standen. Die Terrainschwierigkeiten sind dort derartig, dass es noch jetzt (1889) keinen directen Schienenweg zwischen diesen beiden Theilen des Herzogthums giebt.

Dementsprechend wurde, nachdem mit dem damaligen Königreich Hannover die erforderlichen Verhandlungen angebahnt waren, indem die fragliche Bahn durch dessen Gebiet geführt werden musste, mit Gesetz vom 23. März 1837 die Ausführung einer Eisenbahn von der Hauptstadt Braunschweig südlich über Wolfenbüttel, Börssum und Vienenburg nach Harzburg angeordnet und der Bau am 22. August desselben Jahres begonnen. Inzwischen waren unterm 13. November 1837 die beregten Verhandlungen mit Hannover zum Abschluss gelangt, inhaltlich deren Braunschweig diese Linie auch innerhalb hannöverschen Gebiets auf eigene Kosten ausführte, während für Hannover das Recht vorbehalten wurde, aus dieser Linie heraus von Vienenburg nach Goslar zu bauen, welche Strecke ihrerseits wieder zum Theil auf braunschweigisches Gebiet entfiel; dieselbe gelangte jedoch unvergleichlich später zur Ausführung und erst 1866 zur Eröffnung. Hierbei garantirten sich die beiden Staaten Ueberlassung ihres fiscalischen Terrains unter Vorbehalt des Eigenthums zur Benutzung bei den Eisenbahnbauten gegen entsprechende Entschädigung sowie Befreiung von Gewerbesteuer und ähnlichen öffentlichen Abgaben, behielten sich auch gegenseitig das Kaufrecht der in dem eigenen Gebiet gelegenen Theilstrecken nach 50 Jahren von Ratifizirung des Vertrages ab gegen Zahlung des Taxwerthes vor.

Die erste Theilstrecke Braunschweig-Wolfenbüttel wurde am 1. Dezember 1838, die ganze 46 km lange Linie Braunschweig-Harzburg aber streckenweise bis zum 31. Oktober 1841 eröffnet. Die Schlussstrecke Vienenburg-Harzburg, auf welcher Steigungen von 1 : 45 vorkommen, wurde zuerst bergauf in Richtung nach Harzburg mit Pferden betrieben, während in Richtung Harzburg-Vienenburg die Züge ohne Zugkraft nur vermittelst ihres eigenen Gewichtes, selbstredend unter Anwendung zahlreicher Bremsen, zur Beförderung kamen. Dieselbe war deshalb zuerst auch nur in ganz leichtem Oberbau mit hölzernen Langschwellen und dünnen Plattschienen ausgeführt worden. Bald aber stellte sich die Unzulänglichkeit dieser Betriebsart heraus, und es wurde die Strecke zur Locomotivbahn umgebaut, worauf Anfang November 1843 durchgehender Locomotivbetrieb unter Anwendung besonders construirter Locomotiven eingeführt wurde. Zu gleicher Zeit war die Theilstrecke Braunschweig-Wolfenbüttel allerdings nur mit Rücksicht auf die inzwischen in Bauangriff genommene Linie Wolfenbüttel-

Oschersleben mit dem zweiten Gleise versehen worden; einschliesslich dieses betrug das Anlagecapital für die Braunschweig-Harzburger Eisenbahn 3 535 500 Mk., mithin für 1 km nur 76 858 Mk. Noch sei bemerkt, dass der Gütertransport erst nach Eröffnung der ganzen Linie am 1. November 1841 eingeführt wurde.

Die nächsten Projecte galten der Verbindung Braunschweigs östlich mit Preussen und westlich mit Hannover, und diese sind für das braunschweigische Eisenbahnwesen die weitaus wichtigsten, indem durch deren frühzeitige Ausführung der viel begehrte Verkehr zwischen Berlin und dem Rhein für die braunschweigischen Bahnen gewonnen wurde, da durch die hier in Frage kommenden Linien ein Stamm für diese norddeutsche Route gegeben war. Dieselben machten zunächst wieder den Abschluss von Staatsverträgen erforderlich, und zwar wurde mit Preussen unterm 10. April 1841 die Anlegung einer Eisenbahn von Magdeburg über Oschersleben nach Wolfenbüttel vereinbart, von welcher Linie die braunschweigische Regierung die Theilstrecke Wolfenbüttel-Oschersleben übernahm. Der Eisenbahnverbindung Braunschweigs westlich mit dem hannöverschen Gebiet war bereits in einem Separatartikel zu dem Vertrage vom 13. November 1837 über den Bau der Linien Braunschweig-Harzburg-Goslar gedacht worden und es wurden die besonderen Bestimmungen hierüber durch verschiedene in den Jahren 1841, 1842 und 1844 abgeschlossene Verträge geregelt. Durch dieselben wurde die Herstellung einer Bahn zwischen den beiderseitigen Hauptstädten beschlossen, wobei die herzogliche Regierung ihrerseits die Ausführung der Theilstrecke von der Stadt Braunschweig bis zur hannöverschen Grenze auf eigene Kosten übernahm. Den Transport- und Fahrdienst aber sollte im Interesse eines einheitlichen Betriebes die hannöversche Staatsbahnverwaltung auf der ganzen Linie Hannover - Braunschweig besorgen gegen eine nach der Anzahl der beförderten Personen und des transportirten Frachtgewichts zu berechnende Vergütung, während die Bruttoeinnahmen im Verhältniss zur Länge der beiderseitigen Streckenantheile zur Vertheilung kommen sollten. Braunschweigischerseits wurde die Ausführung der in Rede stehenden Linien Wolfenbüttel - Jerxheim-Oschersleben und Braunschweig - Vechelde - Grenze gegen Hannover mit Gesetz von 1841 verfügt und jene 56 km lang 1843, letztere aber 16 km lang 1844 dem Verkehr übergeben. Hiermit war die erste grössere ununterbrochene Schienenverbindung Deutschlands von Berlin einerseits und Dresden und Leipzig andererseits über Magdeburg und Braunschweig nach Hannover geschaffen. Die Anlagekosten dieser beiden Linien betrugen für Braunschweig 6 435 000 Mk., das

Gesammtanlagecapital der drei braunschweigischen Bahnen dieser ersten Periode also 9 970 500 Mk., mithin pro 1 km 84 563 Mk. Dasselbe war bei der herzoglichen Leihhauskasse zu $3^1/_2$ % Zinsen aufgenommen worden.

Von da ab ruhte der Eisenbahnbau in Braunschweig auf zehn Jahre, doch erfuhren dessen Linien in dieser Zeit einen bedeutenden Aufschwung durch Eröffnung der Bahnen von Hannover über Minden nach Deutz (Köln) sowie von Hannover nach Bremen, indem hierdurch die braunschweigische Strecke von Oschersleben bis an die hannöversche Grenze Theilhaberin an dem gewaltigen Verkehr von Berlin und Leipzig nach Köln, Belgien und Frankreich sowie nach Bremen wurde.

Der erste Bau nach dieser Pause galt der Herstellung einer Linie Berlin-Kreiensen-Frankfurt a. M. als Concurrenz zu der inzwischen ausgeführten Route durch Thüringen über Eisenach nach Frankfurt a. M. Die braunschweigische Regierung baute hierzu laut Gesetz von 1853 die 60,6 km lange Strecke von Börssum (Station der Linie Wolfenbüttel-Harzburg) südwestlich über Seesen nach Kreiensen (Station der hannöverschen Staatsbahnlinie Hannover-Cassel), dieselbe wurde 1856 dem Betriebe übergeben. Von den alten braunschweigischen Strecken wurden diesem Verkehr Oschersleben-Wolfenbüttel-Börssum dienstbar. — Im lokalen Interesse der braunschweigischen Stadt Helmstedt und der benachbarten Kohlengruben wurden laut Gesetz von 1856 resp. 1862 eine Zweigbahn von Jerxheim nördlich über Schöningen nach Helmstedt und aus dieser nach der Braunkohlengrube Trendelbusch gebaut. Die Eröffnung der ersteren 22 km langen Linie erfolgte 1858 und die der 3,5 km langen Kohlenbahn 1864.

Durch den Bau der Linie Deutz-Giessen seitens der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft wurde für den Köln-Leipziger Verkehr gegen die norddeutsche Route über Hannover und Braunschweig eine Abkürzung von 60 km erbracht. Dies veranlasste die herzogliche Regierung zunächst zum Bau einer Bahn von Kreiensen westlich bis an die preussische Grenze hinter Holzminden bei gleichzeitigem Weiterbau seitens des preussischen Staats von dort bis Altenbeken (Station der Westfälischen Eisenbahn) und ferner zur Ausführung einer directen Linie Börssum-Jerxheim behufs Vermeidung des Umweges über Wolfenbüttel. Die Holzmindener Linie wurde mit Gesetz von 1861 angeordnet und 46,5 km lang 1865 eröffnet, die letztgenannte Linie aber mit Gesetz von 1865 zur Ausführung befohlen und 23,2 km lang 1868 dem Verkehr übergeben. Waren diese Linien ursprünglich zur Abwehr der

Concurrenz im Köln-Leipziger Verkehr gebaut, so wurde hierdurch gleichzeitig aber auch eine neue Berlin-Kölner Route geschaffen. Freilich bildete dieselbe eine Concurrenzlinie für die eigene über Braunschweig, indess war sie für die herzoglichen Bahnen vortheilhafter, indem diese bei der neuen Route mit der 153 km langen Strecke Oschersleben-Holzminden betheiligt waren, während der braunschweigische Antheil an der alten Linie über Magdeburg-Braunschweig-Hannover in der Strecke Oschersleben-Braunschweig-hannöversche Grenze nur 85 km betrug. Zur vollen Geltung kam die neue Route aber erst nach Fertigstellung der correspondirenden Neubauten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in 1871. Diese neue Kreienser Route hat betreffs des Köln-Leipziger Verkehrs ungefähr dieselbe Länge wie die über Giessen. Die Abkürzungslinie Börssum-Jerxheim endlich kam auch dem Verkehr Berlin-Frankfurt a. Main zu Gute.

Mit diesen Bauten schliessen die unter braunschweigischer Staatsverwaltung vollendeten Linien ab, und in diesen hatte das braunschweigische Staatsbahnnetz eine Ausdehnung von 273,8 km Eigenthumslänge erreicht. In Betrieb hatte aber die braunschweigische Staatsbahnverwaltung ausserdem die bereits Eingangs erwähnte ehemalige hannöversche Staatsbahnstrecke Vienenburg-Goslar seit deren Eröffnung in 1866 gegen einfache Erstattung der Betriebskosten. In Bauangriff wurden seitens der braunschweigischen Regierung laut Gesetz von 1867 noch zwei Linien genommen, dieselben aber erst unter veränderten Verhältnissen nach Uebergang der Bahnen in den Besitz einer Actiengesellschaft eröffnet. Es waren dies die Strecke Seesen-Gittelde-preussische Grenze gegen Osterode bei gleichzeitigem Weiterbau seitens Preussens bis Herzberg am Harz (Station der Linie Nordhausen-Northeim), und eine directe Bahn Braunschweig-Helmstedt über Königslutter. Die erstgenannte Linie wurde für den Verkehr zwischen Bremen und Leipzig gebaut; dieser hatte sich früher ausschliesslich über Magdeburg-Oschersleben-Braunschweig-Hannover bewegt, erhielt aber in der Linie Halle-Nordhausen-Northeim eine neue, der alten gleich lange Concurrenzroute, an welcher die Braunschweigischen Bahnen gar nicht betheiligt waren, und Braunschweig wollte sich durch den besagten Neubau mit seinen Linien auch in diese Route einschieben. Die directe Bahn Braunschweig-Helmstedt sollte bei gleichzeitigem Weiterbau seitens der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft von Helmstedt nach Magdeburg durch Abschneidung des Umweges über Wolfenbüttel-Oschersleben die Route Berlin-Magdeburg-Braunschweig-Hannover der seitens der

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft neu projectirten Berlin-Lehrter Bahn gegenüber einigermassen concurrenzfähig erhalten.

Das für den Bahnbau erforderliche Anlagecapital war im Allgemeinen durch $3^1/_2$- und 4 procentige Staatsanleihen aufgebracht worden, und es bezifferte sich das aus diesen entnommene Capital beim Verkauf der Bahnen für die im Betrieb befindlichen Linien nach der Statistik des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen auf 40 248 900 Mk. Indess waren auch aus den Betriebsüberschüssen beträchtliche Summen und zwar nach derselben Quelle im Ganzen 16 684 416 Mk. zu Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel entnommen worden, und einschliesslich dieser stellt sich die Summe des überhaupt verwendeten Anlagecapitals auf 56 933 316 Mk., mithin pro 1 km auf 207 952 Mk. Die Rechnungslegung des braunschweigischen Finanzcollegiums ergiebt dagegen als Totalsumme der zu den Eisenbahnen aufgenommenen Anleihen und der zu gleichem Zweck aus dem Staatshaushalt verwendeten Beträge nur 32 648 061 Mk. und die von der herzoglichen Eisenbahndirection aufgestellte Berechnung über die aus den Betriebseinnahmen für die Bahnen verwendeten Beträge 18 669 720 Mk. Nach diesen beiden Quellen also hätte sich das überhaupt verwendete Anlagecapital nur auf 51 317 781 Mk. gestellt. Zur Rückzahlung eines Theils der alten Eisenbahnschulden und zu den 1867 projectirten Neubauten nahm die herzogliche Regierung im November 1868 eine Lotterieanleihe in 20-Thalerloosen zum Gesammtbetrage von 30 000 000 Mk. auf, welche innerhalb 56 Jahren bis incl. 1924 dergestalt mit Prämien zur Ausloosung kommen, dass die Tilgung im Ganzen 63 000 000 Mk. erfordert.

Was die Entwickelung des Verkehrs anbelangt, so war derselbe selbst während des alleinigen Bestehens der Strecke Braunschweig-Harzburg betreffs der Personenfrequenz Dank der Anziehungskraft des herrlichen Harzes ein guter. Durch Fertigstellung der ganzen Linie Magdeburg-Hannover und noch mehr durch Vollendung der Bahnen bis Köln und Bremen aber fiel den Braunschweigischen Bahnen der grossartige Durchgangsverkehr dieser Routen zu, welcher sich im Lauf der Jahre immer mehr entfaltete und die Braunschweigischen Bahnen zu den rentableren Eisenbahnunternehmungen Deutschlands überhaupt, unter den Staatsbahnen aber zu den bestrentirenden machte. Bis 1847 bildete der Personenverkehr die Haupteinnahmequelle, wurde dann aber von dem in raschem Tempo steigenden Güterverkehr bald bei

Weitem übertroffen. In dem letzten Jahre unter Staatsbahnverwaltung, in 1868, betrug die Einnahme aus dem Güterverkehr das Dreifache von der aus dem Personenverkehr. Die bis dahin erwachsene wesentlichste Concurrenz war die der Deutz-Giessener Linie im Köln-Leipziger Verkehr; dieselbe wurde indess, zum Theil wenigstens, durch den sich immer mehr entfaltenden eigenen Lokal- und Berlin-Kölner Verkehr wieder ausgeglichen, so dass der herzoglichen Staatsverwaltung ein wirklicher Niedergang ihrer Bahnen erspart blieb. Derselbe trat erst durch Eröffnung der Berlin-Lehrter Linie ein, nachdem die Regierung die Bahnen bereits veräussert hatte.

Die Betriebsausgaben waren in den ersten Jahren wie bei den meisten Bahnen sehr hoch; sie stiegen von 60 % der Bruttoeinnahme in 1839 bis auf 95 % in 1841, sanken dann aber bis 1851 nach und nach unter 50 % und haben sich im Allgemeinen auch auf diesem Durchschnittssatz erhalten, welcher dem Umstand gegenüber, dass ein beträchtlicher Theil der Linien in gebirgigem Terrain liegt, ein überaus günstiger ist.

In den einzelnen Jahren verzinste sich das jeweilige aufgewendete Gesammtanlagecapital durch den Betriebsüberschuss, wie folgt:

pro	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848
	5,92	1,70	1,12	1,99	3,26	2,30	2,00	3,22	3,55	5,24 %
pro	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858
	7,98	8,04	10,59	11,65	13,47	11,52	11.23	15,36	10,07	8,22 %
pro	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868
	8,57	9,88	10,32	11,10	11,52	14,36	13,37	9,92	12,05	10,21 %

im Durchschnitt also mit 8,32 %.

Die auffallenden Rückgänge von 1856 zu 1857/58 und von 1865 zu 1866 erklären sich durch die beträchtliche Vermehrung des Anlagecapitals in Folge Eröffnung neuer Strecken, da naturgemäss solche in den ersten Jahren das auf sie entfallende Anlagecapital unmöglich in dem Masse wie gute alte Hauptlinien verzinsen können.

Von den vorstehend in Procenten ausgedrückten Betriebsüberschüssen wurden aber, wie schon weiter oben angegeben, besonders von 1847 ab alljährlich bedeutende Beträge theils direct zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel verwendet, theils den Baufonds zugeführt, so dass unvergleichlich geringere Summen zur Ablieferung an die Staatskasse gelangten. Der Gesammtüberschuss der Bruttoeinnahmen über die Betriebsausgaben aus den Jahren 1839 bis

incl. 1868 bezifferte sich auf 48 483 078 Mk., während an die Staatskasse hiervon nur 27 702 612 Mk. abgeführt worden sind.

Laut Vertrag vom 8. März 1870 verkaufte die herzogliche Regierung die Bahnen an die Bank für Handel und Industrie für die Summe von 83 187 699 Mk. dergestalt, dass 33 000 000 Mk. baar zu zahlen waren und 50 187 699 Mk. als 5procentige, innerhalb 64 Jahren zu tilgende Rentenschuld verblieben, was eine jährliche Zins- und Amortisationsquote von 2 625 000 Mk. ergiebt. Der Bestand der Neubaufonds für die im Bau begriffenen Linien wurde der Käuferin mit überwiesen. Das genannte Bankinstitut verkaufte seinerseits wieder unter dem 25. Oktober desselben Jahres die Bahnen an ein aus verschiedenen Bankfirmen, der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft bestehendes Consortium. Von diesem wurde eine Actiengesellschaft gebildet, welche unter dem 6. Dezember 1870 die landesherrliche Bestätigung erhielt. Das Grundcapital derselben wurde auf 36 000 000 Mk. in St.-Actien festgesetzt, und die beiden genannten Eisenbahngesellschaften übernahmen hiervon zunächst je 12 000 000 Mk., 1872 aber auch noch den Rest der Actien mit je 6 000 000 Mk. Hiernach bildeten die Berlin-Potsdam-Magdeburger und die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft, also die Gemeinschaft ihrer Actionäre, nicht aber diese persönlich selbst, die neue „Braunschweigische Eisenbahngesellschaft“.

Rechnerisch gingen die Bahnen bereits am 1. Januar 1869 in den Besitz der neuen Gesellschaft über, so dass die herzogliche Generaldirection Verwaltung und Betrieb bis ult. 1870 für Rechnung der Gesellschaft geführt hatte.

Braunschweigische (Privat-) Eisenbahn.

Wie am Schluss des vorstehenden Artikels bereits angegeben, waren die bisherigen Braunschweigischen Staatsbahnen mit Rechnung vom 1. Januar 1869 käuflich in das Eigenthum der neu gebildeten, aus der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft bestehenden „Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft“ und per 1. Januar 1871 auch in Verwaltung und Betrieb derselben übergegangen. Der übernommene Besitz derselben erstreckte sich auf 273,8 km in Betrieb stehender Linien und die in Bau befindlichen Strecken Seesen-Gittelde-preussische Grenze gegen Osterode und Braunschweig-Königslutter-Helmstedt

sowie den Bestand des Baufonds dieser beiden. Das Grundcapital der neuen Gesellschaft betrug 36 000 000 Mk. in St.-Actien, wovon bei Gründung die beiden genannten alten Eisenbahngesellschaften je 12 000 000 Mk. und dann 1872 noch je 6 000 000 Mk. übernommen hatten. Die landesherrliche Bestätigung erhielt die Gesellschaft unterm 6. Dezember 1870.

Die Gesellschaft hatte von Anfang an einen äusserst schwierigen Stand, da schon in das erste Jahr ihrer eigenen Thätigkeit 1871 die Eröffnung der gefürchteten Concurrenzroute Berlin-Lehrte fiel. Aber auch noch weitere Concurrenzrouten erstanden ihr durch die 1874 eröffnete Linie Magdeburg-Oebisfelde (Station der Lehrter Linie) und durch die 1875 dem Betrieb übergebene Bahn Halle-Aschersleben-Vienenburg-Löhne (Station der Köln-Mindener Eisenbahn bei Minden). Diese beiden Linien in der Hand der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft beeinträchtigten der „Braunschweigischen Eisenbahn" wiederum den Verkehr zwischen Leipzig und Bremen sowie Köln. Diesen Bahnen hatte die Gesellschaft ausser den inzwischen 1871 resp. 1872 eröffneten Neubaustrecken Seesen-Gittelde-preussische Grenze 15,5 km lang und Braunschweig-Königslutter-Helmstedt 42 km lang weitere Abkürzungslinien nicht entgegen zu setzen, sie musste sich vielmehr zur Abwehr der übermächtigen Concurrenz in Verbindung mit der Berl.-Potsd.-Magd. und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft auf Tarifmassnahmen beschränken. Dagegen baute sie im Interesse der Bergreviere Clausthal und Goslar einige kurze neue Linien. Zunächst hatte sie den Bau einer Bahn von Neuekrug (Station der Strecke Börssum-Kreiensen) über Langelsheim und von da in Gabel nach Clausthal und nach Goslar beschlossen, indess wurde schliesslich Langelsheim-Clausthal von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft und nur Neuekrug-Langelsheim-Goslar von der Braunschweigischen ausgeführt. Hiervon ist Neuekrug-Langelsheim mit Concession von 1874 in einer Länge von 9,2 km im Jahre 1877 gleichzeitig mit Langelsheim-Clausthal eröffnet worden, während Langelsheim-Goslar und ausserdem noch Goslar-Grauhof der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft 1881 concessionirt und 6,3 km resp. 5,3 km lang 1883 dem Verkehr übergeben wurde.

Abseits ihres Bahnnetzes und auch ausserhalb des Herzogthums Braunschweig liegend hatte die Gesellschaft noch mit Concession von 1872 im Interesse der gewerbreichen Stadt Einbeck eine Zweigbahn von dort nach Salzderhelden (Station der preussischen Staatsbahnlinie Hannover-Cassel, südlich

von Kreiensen) gebaut, zu welcher die Stadt Einbeck eine Subvention à fonds perdu im Betrage von 120 000 Mk. gegeben hatte. Die Eröffnung der nur 4,4 km langen Strecke erfolgte aber erst 1879; dieselbe wurde von der Braunschweigischen Eisenbahn auch in eigenen Betrieb genommen.

Zu diesen Neubauten und zu den erforderlichen Erweiterungsbauten an den alten Strecken nahm die Gesellschaft mit Privileg von 1874 eine $4^1/_2$ procentige Anleihe von 9 600 000 Mk. und mit Privileg von 1881 eine 4 procentige Anleihe im Betrage von 3 400 000 Mk. auf. Von der ersteren hatte die herzoglich braunschweigische Regierung 3 000 000 Mk. übernommen.

Mit den vorstehenden Neubauten erreichte das Bahnnetz der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft eine Ausdehnung von 356,5 km, worin eine Verbindungscurve bei Braunschweig von der hannöverschen nach der Helmstedter Linie mit enthalten ist. Die Belastung des Unternehmens stellte sich auf 36 000 000 Mk. St.-Actien, 13 000 000 Mk. Pr.-Obligationen und 50 187 699 Mk. Rentenschuld, mithin für 1 km auf 278 226 Mk.

In Betrieb hatte die Gesellschaft ausser ihren eigenen Linien die preussische Staatsbahnstrecke Vienenburg-Goslar, indem sie bezüglich dieser an Stelle der braunschweigischen Staatsbahnverwaltung in den betreffenden Betriebsvertrag eingetreten war, und ferner die einer besonderen Eisenbahngesellschaft gehörende Ilmebahn (Einbeck-Dassel) seit deren Eröffnung im Dezember 1883.

Bis einschliesslich des Jahres 1871 blieb die Bruttoeinnahme der Braunschweigischen Eisenbahn im Steigen, seitdem aber sank sie in Folge Eröffnung der Concurrenzlinien trotz der Erweiterung des eigenen Bahnnetzes in jedem Jahre. Immerhin ergab sich auch nach 1871 noch eine Verzinsung des eigentlichen Baucapitals von 6 bis 7 %; das zur Belastung stehende Gesellschaftscapital einschliesslich der Rentenschuld übertraf aber, wie wir in dem Artikel über die „Braunschweigischen Staatsbahnen“ gesehen haben, das wirkliche Baucapital ganz erheblich, so dass sich für dieses nur eine Verzinsung von durchschnittlich 4 % ergab. Da aber die grössere Hälfte des Gesellschaftscapitals in der 5 procentigen zu amortisirenden Rentenschuld bestand, so stellten sich demgemäss die Dividenden der Actien weit unter 4 %, und in den Jahren 1873 und 1874 konnte sie in Folge besonders hoher Betriebsausgaben mit $65^2/_3$ und 66 % der Bruttoeinnahme überhaupt keine Dividenden erhalten. Demnach ergiebt sich für die einzelnen Jahre folgende Dividendentabelle:

pro	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878
	5,52	6,66	7,50	3	0	0	2	2,50	2,16	1,50 %

pro	1879	1880	1881	1882	1883	
	2,25	1,60	0,83	0,83	1,40 %	im Durchschnitt 2,51 %.

Durch die käufliche Erwerbung der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn hatte der preussische Staat die sämmtlichen Actien der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft mit erhalten und war so seit 1882 dem Wesen nach bereits alleiniger Eigenthümer der Braunschweigischen Eisenbahn, doch blieb dieselbe zunächst noch in Verwaltung und Betrieb der eigenen Privatbahndirection. Laut Gesetz vom 23. Februar 1885 wurde sie indess auch mit Rechnung vom 1. Januar 1884 formell verstaatlicht. Die für die St.-Actien zu verrechnende feste Rente wurde auf $1^1/_2$% und der Preis für die spätere Einlösung derselben auf $37^1/_2$% = 225 Mk. baar pro Actie à 600 Mk. festgesetzt. Der Betrieb ging hiernach am 1. April 1885 an den Staat über; hierbei erhielt die Bahn zur Ueberleitung in die neuen Verhältnisse zunächst eine besondere königliche Direction, wurde aber am 1. April 1886 derjenigen in Magdeburg unterstellt, innerhalb welcher sie das Betriebsamt Braunschweig bildet. Mit der Braunschweigischen Eisenbahn ging auch die ehemals hannöversche, nunmehr aber preussische Staatsbahnstrecke Vienenburg-Goslar und die Ilmebahn (Einbeck-Dassel) in preussischen Staatsbetrieb über, bezüglich welcher Letzteren die preussische Staatsbahnverwaltung an Stelle der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft in den Betriebsvertrag eintrat. Von den Pr.-Obligationen waren zu dem oben beregten Termin (1. Januar 1884) noch 12 575 500 Mk. in Umlauf, während sich die 5 procentige Rentenschuld auf 47 692 883 Mk. belief. Das hier erörterte Eigenthumsverhältniss ist noch unverändert, die Uebernahme der Bahn zu vollem Eigenthum seitens des preussischen Staats ist noch nicht erfolgt.

Die 4 procentige Anleihe II. Emission von 1881 hat der preussische Staat 1887 in $3^1/_2$ procentige Consols umgetauscht, während die hierzu nicht angemeldeten Stücke derselben bereits per 2. Januar 1887 zur baaren Einlösung gekündigt wurden. Die $4^1/_2$ procentige Anleihe von 1874 dagegen ist unkündbar, sie unterliegt nur der planmässigen Tilgung und ist daher auch vor einem Umtausch in $3^1/_2$ procentige Consols geschützt. Die Stücke derselben lauten auf 3000, 1500 und 300 Mk. Zinstermine 2. Januar und 1. Juli. Jährliche Tilgung mit 1% plus Zinszuwachs. Verloosung im Januar auf 1. April. Verjährung der nicht abgehobenen Zinsen nach vier Jahren vom Ablauf des Kalender-

jahres ihrer Fälligkeit an. Verjährung der ausgeloosten, zur Einlösung nicht präsentirten Stücke nach 11 Jahren. In Umlauf befanden sich ult. März 1889 noch 8 420 700 Mk. Der Cours derselben betrug am 31. Dezember 1889 an der Berliner Börse 107 %. — Die Annuitätenschuld an die herzoglich braunschweigische Regierung läuft bis zum Jahre 1932.

Bremensche Staatsbahnen.

Die Eisenbahnunternehmungen der freien und Hansestadt Bremen, welche gleichzeitig Besitzerin der Städte Vegesack und Bremerhaven ist, erstreckten sich auf die finanzielle Betheiligung bei den vom hannöverschen Staat gebauten und betriebenen Linien Wunstorf-Bremen laut Staatsvertrag von 1845 und Bremen-Geestemünde mit Zweig nach Vegesack laut Staatsvertrag von 1859, sowie auf den Bau der Linien Geestemünde-Bremerhaven inhaltlich desselben Staatsvertrages, Uelzen-Langwedel laut Staatsvertrag mit Preussen von 1870, der Verbindungsbahn von dem Hauptbahnhofe nach dem Weser-Ufer in der Stadt Bremen unter Anlegung eines besonderen Bahnhofes daselbst laut Senatsbeschluss vom 1. Oktober 1850 (Weserbahn) und einer Theilstrecke der Bahn von Bremen nach Oldenburg, von der Abzweigung dieser aus der Weserbahn bis zur Stadtgrenze, innerhalb welcher die Eisenbahnbrücke über die Weser liegt, laut Staatsvertrag mit Oldenburg von 1864. An den beiden ersteren betheiligte sich Bremen mit der Hälfte des Anlagecapitals gegen 50 % des Reinertrages.

Wunstorf-Bremen wurde am 12. Dezember 1847 und Bremen-Geestemünde am 23. Januar 1862, der Zweig nach Vegesack aber am 8. Dezember desselben Jahres eröffnet. Geestemünde-Bremerhaven wurde ebenfalls von Hannover, jedoch auf alleinige Kosten Bremens gebaut und 4 km lang 1862 gleichzeitig mit Bremen-Geestemünde dem Verkehr übergeben. Den Betrieb führte ebenfalls ab Eröffnung die hannöversche und später als deren Rechtsnachfolger die preussische Staatsbahnverwaltung, doch beschränkte sich derselbe, wie gegenwärtig noch, nur auf den Güterverkehr.

Den Bau der Linie Uelzen-Langwedel (Station der Strecke Wunstorf-Bremen) beschloss Bremen, nachdem die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft von Salzwedel nach Uelzen gebaut und eröffnet hatte, im Jahre 1870 zur Abkürzung der Routen Magdeburg-Bremen und Berlin-Bremen. Bei dem hierüber mit Preussen abgeschlossenen Staatsvertrage behielt sich dieses

das Recht vor, diese Bahn 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes gegen Erstattung der Anlagekosten käuflich zu erwerben.

Der Bau wurde von der Unionsbank zu Berlin für 5 670 000 Mk. übernommen, 1871 begonnen und die 97,32 km lange Strecke am 15. April 1873 eröffnet. Den Betrieb führte von Anfang an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft unter Gestellung der Betriebsmittel. Von der Bruttoeinnahme erhielt Bremen $33^1/_3$ % und Magdeburg-Halberstadt $66^2/_3$ %. Für dieses ergab sich alljährlich ein nicht unbedeutendes Betriebsdeficit, da die Bahn bezüglich des Berliner Verkehrs durch die Linie Wittenberge-Lüneburg und bezüglich des Magdeburger Verkehrs durch die Linie via Hannover stark concurrenzirt wurde. Bei Verstaatlichung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn 1880 trat der preussische Staat für diese in den beregten Vertrag ein.

Die am 1. Februar 1860 eröffnete Weserbahn diente Anfangs nur der Güterbeförderung zwischen dem Weserhafen und dem Stadtbahnhofe, bildet aber seit 1867 die Anfangsstrecke der Bahn von Bremen nach Oldenburg, und der bremensche Staat baute von dieser noch die innerhalb der Stadt Bremen gelegene 0,38 km lange Theilstrecke einschliesslich der Weserbrücke. Die Linie Bremen-Oldenburg steht im Betrieb der oldenburgischen Staatsbahnverwaltung, welche das von Bremen aufgewendete Anlagecapital mit 4 % verzinst.

Im Jahre 1883 wurden seitens Preussens Verhandlungen mit Bremen angeknüpft über den Ankauf sämmtlicher bremenschen Eisenbahnunternehmungen, und es gingen dieselben laut Gesetz vom 17. Mai 1884 mit Rechnung vom 1. April 1883 am 1. Juli 1884 in das Eigenthum des preussischen Staats über; nur der Weserbahnhof in der Stadt Bremen, der Bahnhof in Bremerhaven und die oben erwähnte 0,38 km lange Theilstrecke der Bahn nach Oldenburg blieben Eigenthum der freien Stadt Bremen.

Die zu Eisenbahnzwecken von der Stadt Bremen aufgenommenen Anleihen hatten sich auf 45 000 000 Mk. belaufen und sich durchschnittlich mit 6 % verzinst. Preussen zahlte im Ganzen 36 000 000 Mk., wovon speciell auf

Uelzen-Langwedel	5 000 000	Mk.
die Bremenser Verbindungsbahn	514 000	„
Geestemünde - Bremerhaven und ausschliesslich Bremenser Anlagen	11 981 635	„
Antheil an Wunstorf-Bremen-Geestemünde innerhalb Preussens	14 154 505	„
Latus	31 650 140	Mk.

	Transport	31 650 140 Mk.
desgl. innerhalb Bremenser Gebiets		2 923 570 „
und auf Abgaben aus ehemals Köln-Mindener Linien u. s. w.		1 426 290 „
	Summa	36 000 000 Mk.

in Rechnung kamen.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Während die Schienenverbindung von Breslau mit dem oberschlesischen Kohlen- und Industrierevier bereits als eins der ersten Eisenbahnprojecte im Königreich Preussen geplant war, galt das zweite Project in der Provinz Schlesien der Verbindung der schlesischen Hauptstadt mit den beiden bedeutenderen Städten in Mittelschlesien Freiburg und Schweidnitz, welche einen wichtigen Platz in der Leinen- und Damastweberei einnehmen, und wodurch gleichzeitig das mittelschlesische Kohlenrevier bei Waldenburg südlich von Freiburg für den Hauptconsumtionsplatz Breslau besser nutzbar gemacht wurde.

Die Gesellschaft zur Gründung dieser Bahn constituirte sich im Juni 1841 zu Breslau und erhielt unterm 9. Oktober desselben Jahres die landesherrliche Concession. Die Geschichte derselben ist in drei Perioden zu trennen und zwar:

Die erste von 1841 bis 1851, die Zeit des Bestehens der Stammstrecke allein, die zweite von 1851 bis 1867, die Zeit der Erweiterungsbauten in directem Anschluss an die Stammstrecke, und die dritte von 1867 bis zur Verstaatlichung im Jahre 1883, die Zeit der grossen Neubauten bis an die Ostsee hinan.

Die Stammstrecke von Breslau nach Königszelt und von da in Gabel nach Schweidnitz und nach Freiburg wurde 1842 in Bau genommen und Breslau-Königszelt-Freiburg am 29. Juli 1843, Königszelt-Schweidnitz aber am 20. Juli 1844 eröffnet; beide Linien zusammen haben eine Länge von 64,7 km.

Das ursprüngliche Anlagecapital zu der Stammbahn betrug 4 500 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. bei 4 % Bauzinsen, wurde aber 1845 um 600 000 Mk. gleicher Actien erhöht. Ausserdem wurden für dieselbe 1844 noch 4procentige Prioritätsactien im Betrage von 1 200 000 Mk. ausgegeben, welche ihrem Wesen nach aber Pr.-Obligationen waren. Durch die Bauten der zweiten Periode trat die Bahn aus dem Charakter der Lokalbahn heraus, indem sie ihre Linien in das Waldenburger Kohlenrevier, dessen

Absatzgebiet weit über den Bereich der eigenen Bahn hinausreicht, vortrieb. Die Stammstrecke wurde einerseits mit Concession von 1851 über Freiburg hinaus bis Waldenburg und andererseits mit Concession von 1853/56 von Schweidnitz über Reichenbach bis Frankenstein verlängert, und ausserdem von dem Knotenpunkt Königszelt der Stammstrecke mit Concession von 1854 in nordwestlicher Richtung bis Liegnitz gebaut. Die Strecke nach Waldenburg wurde 1853, die nach Reichenbach 1855, bis nach Frankenstein 1858 und die nach Liegnitz 1856 eröffnet. Zu diesen Neubauten in einer Gesammtlänge von 102,5 km und der durch diese erforderlichen Vermehrung der Betriebsmittel emittirte die Gesellschaft 1854/56 den alten St.-Actien gleichberechtigte im Betrage von 10 200 000 Mk. und nahm theils 4procentige, theils 4½ procentige Anleihen im Gesammtbetrage von 15 000 000 Mk. auf. Dieselben führten die Bezeichnungen Lit. A bis incl. Lit. F.

In pecuniärer Beziehung war dies die Glanzperiode des Unternehmens, wobei als Haupttransportartikel die Steinkohlen aus dem Waldenburger Revier erscheinen, welche über die Hälfte der Gesammteinnahmen bilden.

Die grossartigen Neubauten der dritten Periode verfolgten den Zweck, diese Kohlentransporte möglichst weit auf eigenen Linien zu befördern bei gleichzeitiger Abkürzung gegen die alten Linien aus dem Kohlenrevier und von Breslau nach Berlin und Stettin, sowie den Kohlenabsatz nach Oesterreich durch Bau einer Anschlussstrecke an das dortseitige Bahnnetz zu vermehren. Es waren dies die Linien Liegnitz-Raudten-Rothenburg, 127 km lang, concessionirt 1868 und eröffnet 1869/71, Rothenburg-Reppen-Küstrin-Stettin, 188 km lang, concessionirt 1872, eröffnet 1874/77, Breslau-Raudten, 75 km lang, concessionirt 1872, eröffnet 1874, und von Sorgau zwischen Freiburg und Waldenburg bis an die Grenze gegen Halbstadt, 34 km lang, concessionirt 1873, eröffnet 1877, mit Betriebswechsel in Halbstadt. Die ausserdem noch projectirt gewesene Strecke Stettin-Swinemünde ist nicht zur Ausführung gekommen.

Die so geschaffene Linie Breslau-Reppen-Frankfurt a. O.-Berlin ist um 36 km kürzer als die alte Niederschlesisch-Märkische via Kohlfurt; allerdings wurde durch den Bau derselben der Staat veranlasst, selbst eine den Winkel bei Kohlfurt abschneidende Abkürzungslinie (Gassen-Arnsdorf) zu bauen, aber auch gegen diese ist die Schweidnitz-Freiburger Linie noch 6 km kürzer. Breslau-Reppen-Stettin ist 20 km kürzer als die alte Route via Posen-Stargard. Durch die Strecke Sorgau-Halbstadt wurde eine neue

Linie Breslau-Prag geschaffen, die allerdings nur um ein Geringes kürzer ist als die alte Linie über Oderberg; dagegen ist die durch diesen und die anderen oben angeführten Neubauten geschaffene Linie Stettin-Wien um 90 km kürzer als die alte Route via Stargard-Breslau-Oderberg und um 41 km kürzer als die 1875 eröffnete Route über Breslau-Mittelwalde.

Zu diesen Neubauten, zu der durch diese bedingten Vermehrung der Betriebsmittel und zu Erweiterungsbauten der alten Strecken wurden in dieser Periode an St.-Actien noch emittirt 22 950 000 Mk., welche den alten gleichberechtigt waren, und 67 800 000 Mk. Pr.-Obligationen Lit. G bis K, theils $4\frac{1}{2}$-, theils 5 procentig.

Am Schluss der ersten Periode stellte sich nach Obigem das Gesammtcapital auf 6 300 000 Mk. bei einer Länge von 64,7 km, mithin pro 1 km auf ca. 97 370 Mk., am Schluss der zweiten Periode auf 31 500 000 Mk. bei einer Länge von 167,2 km, mithin pro 1 km auf ca. 188 400 Mk. und bei Verstaatlichung, abzüglich noch nicht begebener 250 000 Mk., auf 122 000 000 Mk. bei einer Gesammtlänge von 598,7 km incl. der Verbindungsbahn Schmiedefeld-Mochbern bei Breslau an die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn, solcher von Fellhammer nach Gottesberg, und bei Stettin an die preussische Staatsbahn, und einer Hafenbahn bei Stettin, mithin pro 1 km auf ca. 203 770 Mk.

An Dividenden waren den sämmtlich gleichberechtigten St.-Actien gezahlt worden:

pro	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854
	$4\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{4}$	5	4	4	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{2}{3}$	$5\frac{1}{3}$	$4\frac{2}{3}$	6 %
pro	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864
	$8\frac{2}{3}$	9	5	5	4	$5\frac{1}{2}$	$6\frac{7}{8}$	8	$7\frac{1}{2}$	$8\frac{2}{3}$ %
pro	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
	9	$9\frac{1}{6}$	8	$8\frac{1}{3}$	$8\frac{1}{3}$	$7\frac{1}{2}$	$9\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$	8	$7\frac{1}{2}$ %
pro	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	im Durchschnitt 6,11 %.	
	$5\frac{2}{3}$	5	$2\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{4}$	$4\frac{3}{4}$	$4\frac{3}{4}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{5}{6}$ %		

Im Jahre 1883 trat der preussische Staat mit der Gesellschaft behufs Ankaufs der Bahn in Unterhandlung, und diese ging laut Gesetz vom 24. Januar 1884 mit Rechnung vom 1. Januar 1883 am 1. März 1884 in Verwaltung und Betrieb des Staates über. Nachdem während der Uebergangsperiode eine besondere königliche Direction für dieselbe fungirt hatte, wurde sie mit den Strecken Breslau-Halbstadt und Frankenstein-Randten der königlichen Direction Berlin, und mit den Strecken Breslau-Randten-Stettin der königlichen Direction Breslau unterstellt.

Der Staat gab zuerst ab 1. Januar 1883 den St.-Actien eine feste Rente von $4^1/_2$ % plus einer Convertirungsprämie von 30 Mk. pro Actie à 600 Mk.

Ab 1. Juni 1885 wurden die St.-Actien in 4 procentige Consols umgetauscht und hierbei für je 4 St.-Actien à 600 Mk. (= 2400 Mk.) 2700 Mk. in 4 procentigen Consols gegeben. Hiernach stellte sich für den Staat der Kaufpreis, wie folgt:

Für 38 250 000 Mk. St.-Actien	43 031 250 Mk.	in 4 proc. Consols,
an Convertirungsprämie	1 912 500 „	baar
Summa	44 943 750 Mk.	

wozu noch die Anleihen mit umlaufend 79 690 100 Mk. kamen, indem 4 059 900 Mk. bereits amortisirt, 250 000 Mk. aber noch nicht emittirt waren.

An Fonds fielen dem Staat 5 440 543 Mk. zu.

Nachdem der Actienumtausch vollendet und der Staat die Anleihen als Selbstschuldner übernommen hatte, ging die Bahn am 1. Juli 1886 in das volle Eigenthum desselben über, bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft.

Bei Verstaatlichung der Bahn gab es 4-, $4^1/_2$- und 5 procentige Anleihen; per 1. Januar 1886 wurde aber der Zinsfuss der $4^1/_2$ procentigen Anleihen Emission Lit. D von 1858, Lit. E von 1861, Lit. F von 1866, Lit. G von 1868, Lit. H von 1872, Lit. I von 1873 und Lit. K von 1874 auf 4 % und per 1. Oktober 1886 der Zinsfuss der beiden 5 procentigen Anleihen der Emissionen von 1876 und von 1879 gleichfalls auf 4 % herabgesetzt. Zur weiteren Verringerung der Zinsenlast wurden in 1887 die schon von Anfang an 4 procentigen Anleihen, und zwar die Pr.-Actien von 1844, die Emission von 1851 (im Geschäftsverkehr gebräuchlich mit Lit. A bezeichnet), sowie die Emissionen Lit. B von 1853 und Lit. C von 1854 und ferner die auf 4 % convertirten Emissionen Lit. D, Lit. E, Lit. F, Lit. G, Lit. I und die Emission von 1879 in $3^1/_2$ procentige Consols umgetauscht, die nicht zum Umtausch angemeldeten Stücke aber per 2. Januar resp. 1. Juli 1887 zur baaren Einlösung gekündigt.

Neuerdings ist das Umtauschverfahren in $3^1/_2$ procentige Consols auch noch auf die bisher übrig gebliebenen drei Anleihen Emission Lit. H von 1872, Emission Lit. K von 1874 und die Emission von 1876 ausgedehnt worden. Der Umtausch der Pr.-Obligationen Lit. K hat bereits am 1. Januar 1890 begonnen, während derjenige der beiden anderen Emissionen Lit. H und der von 1876 am 1. April 1890 seinen Anfang nimmt. Die hierzu nicht ange-

meldeten Stücke aller drei Emissionen sind bereits per 1. Januar 1890 zur baaren Einlösung gekündigt.

Somit giebt es nach Beendigung des Umtausch- und Einlösungsverfahrens keine Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahnpapiere mehr.

Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn.

Nachdem von Riesa aus die Stadt Chemnitz in das Eisenbahnnetz gezogen war, wurden naturgemäss auch bald Wünsche aus den betheiligten Kreisen rege, den Schienenweg von Chemnitz aus weiter in das sächsische Erzgebirge vorzutreiben, und bereits Mitte der fünfziger Jahre gingen derartige Petitionen bei der Regierung ein, doch blieben dieselben zunächst erfolglos. Da bemächtigte sich Ende der sechziger Jahre der geniale Eisenbahnbauunternehmer Strousberg eines solchen Projects, verfolgte hierbei aber gleichzeitig die Absicht, gegen die bisherige Route Dresden-Eger-Regensburg-München eine Abkürzung zu schaffen, und fasste dabei die Linie Chemnitz-Aue-Adorf ins Auge. Indess trat er von der Ausführung des Projectes wieder zurück, und nun bildete sich 1872 zu diesem Zweck eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Dresden. Sie erhielt unter dem 7. Dezember genannten Jahres die landesherrliche Concession zum Bau und Betrieb der genannten Linie nebst Zweig von Zwota bis zur böhmischen Grenze bei Klingenthal, von wo aus die Buschtiehrader Eisenbahngesellschaft den Weiterbau an ihre Linie Prag-Eger übernehmen sollte. Diese Concession war der Zeit nach die erste sächsische, in der die Bildung eines besonderen Erneuerungsfonds neben dem Reservefonds verlangt wurde.

Das Anlagecapital war ursprünglich auf

	15 210 000 Mk.	in St.-Actien à 300 Mk.
und	22 815 000 „	in St.-Pr.-Actien à 600 Mk.
Summa	38 025 000 Mk.	

mit 5 % Bauzinsen festgesetzt worden. Hiervon übernahm die königlich sächsische Regierung 3 000 000 Mk. St.-Actien und 4 500 000 Mk. St.-Pr.-Actien als den Betrag der bereits verwendeten Kosten und eingegangenen Verbindlichkeiten für die ihrerseits als Zweigbahn zu der Staatsbahnlinie Zwickau-Schwarzenberg schon im Bau begonnenen Theilstrecke Aue-Jägersgrün. Ausserdem übernahm die Sächsische Eisenbahnbaugesellschaft, welcher die Bauausführung in Generalentreprise übertragen werden sollte, 11 556 600 Mk. St.-

Actien und den ganzen noch verbliebenen Theil der St.-Pr.-Actien mit 18 315 000 Mk. Dieselbe begann auch den Bau, gerieth aber 1874 in finanzielle Bedrängniss, und deshalb sah sich die Eisenbahngesellschaft zur Lösung der bezüglichen Verträge genöthigt. Hierbei gewährte sie der Baugesellschaft die von dieser auf die St.-Actien, allerdings zum grossen Theil nur in eigenen Wechseln, eingezahlten 40 % mit 4 622 640 Mk. zurück, während die Baugesellschaft ihrerseits eine Pauschalentschädigung von 900 000 Mk. an die Eisenbahngesellschaft zahlte und dieser ausserdem ihre bei der Regierung gestellte Caution von 720 600 Mk. cedirte. In Folge dieser Verwickelungen caduzirte die Eisenbahngesellschaft St.-Actien im Betrage von 10 800 000 Mk., so dass sich nunmehr das statutenmässige St.-Actiencapital nur noch auf 4 410 000 Mk. belief, wovon jedoch dann wieder 450 900 Mk. unbegeben blieben; in dem Nominalbetrage der St.-Pr.-Actien hingegen änderte sich nichts, baar gelöst wurden aus diesen aber nur 19 152 000 Mk., indem die von der Eisenbahnbaugesellschaft auf ihre St.-Pr.-Actien in Wechseln gezahlten 20 % werthlos waren.

Die Weiterführung des Baues nahm die Eisenbahngesellschaft in eigene Hand, und dieser wurde mit solcher Energie und Umsicht durchgeführt, dass die erste Theilstrecke Aue-Schöneck am 7. September 1875, der übrige Theil der Hauptbahn am 15. Oktober und die Zweigbahn bis Klingenthal am 24. Dezember desselben Jahres mit zusammen 122 km Länge eröffnet werden konnte. Vom Bau der in der Concession mit vorgesehenen Zweiglinie in das Lugauer Kohlenrevier war die Gesellschaft entbunden worden, und der Bau von Klingenthal bis an die Grenze musste zunächst noch ausgesetzt bleiben, da eine Vereinbarung mit Oesterreich bezüglich des Anschlusspunktes noch nicht erzielt war. Im Ganzen wurden auf die Bahn aufgewendet 32 073 877 Mk., mithin für 1 km 262 896 Mk. Da nun aus dem Actiencapital baar nur 23 111 100 Mk. gelöst waren, wozu jedoch verschiedene Einnahmen aus Wiederveräusserungen von entbehrlichem Grund und Boden, Materialien und Baugeräthen, an Zinsen aus Bankguthaben und von der Caution sowie die Pauschalentschädigung der Baugesellschaft mit zusammen 2 676 826 Mk. traten, so ergab sich eine schwebende Schuld von circa 6 500 000 Mk.

Trotz der glücklichen Durchführung des Baues und trotz der günstigen Aussichten für die Verkehrsentwickelung der Bahn bei der überaus reichen Industrie des von ihr erschlossenen Zwönitz- und oberen Göltzschthales beschloss die Gesellschaft doch schon 1876 bei den ersten grossen Eisenbahnverstaatlichungen in Sachsen

den Verkauf der Bahn an den Staat, und dieser erwarb dieselbe per 15. Juli 1876 zu Eigenthum. Als Kaufpreis zahlte er ausser Rückgabe seiner Actien im Betrage von 7 500 000 Mk. noch 11 589 000 Mk. baar in die Liquidationsmasse. Inhaltlich der statistischen Berichte pro 1876 berechnet sich der Staat den Erwerbspreis incl. seiner ehemaligen Actien auf 19 009 085 **Mk.** Aus der Liquidationsmasse waren selbstredend erst die schwebenden Schulden zu bezahlen; an dem dann verbleibenden Rest participirten den Statuten gemäss beide Actiensorten mit gleichen Rechten pro rata der Beträge. Da die Staatsactien auszuscheiden und von den St.-Pr.-Actien 600 Stück im Nominalbetrage von 360 000 Mk. vergleichsweise an die Gesellschaft überlassen worden waren, blieben nur noch St.-Actien im Nominalbetrage von 959 100 Mk. und St.-Pr.-Actien im Nominalbetrage von 17 955 000 Mk. zur Berechnung zu ziehen, und es erhielten dieselben im Ganzen $25^{13}/_{15}$ % ihres Nominalbetrages, d. i. für jede St.-Actie à 300 Mk. $77,_{60}$ Mk. und für jede St.-Pr.-Actie à 600 Mk. $155,_{20}$ Mk. Die Liquidation ist in 1888 beendet und demnach die Gesellschaft aufgelöst worden.

Im Verkehr sind Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahnpapiere nicht mehr.

Chemnitz-Commotauer Eisenbahn.

(Flöhathalbahn, Flöha-Reitzenhain.)

Im Jahre 1857 hatten sich bereits Comités zur Anstrebung einer Eisenbahn von Chemnitz durch das industriereiche Flöhathal nach Böhmen gebildet und sich wegen Ausführung dieser Bahn auf Staatskosten an die königlich sächsische Regierung gewendet. Nachdem diese solchen aber abgelehnt hatte und auch keine andere Linie, welche diesen Interessen entsprochen hätte, auf ihr Programm brachte, bildete sich 1871 zur Ausführung der Bahn eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Dresden. Dieselbe erhielt unterm 7. Dezember genannten Jahres die landesherrliche Concession zum Bau einer Linie von der Station Flöha der Staatsbahnstrecke Chemnitz-Freiberg über Pockau und Marienberg bis an die böhmische Grenze hinter Reitzenhain nebst Zweig von Pockau nach Olbernhau. Gleichzeitig übernahm die Buschtiehrader Eisenbahngesellschaft den Weiterbau von der Grenze bis an ihre Linie Commotau-Weipert, und so wurde eine neue Linie aus dem böhmischen Braunkohlenrevier nach Sachsen und speciell nach Chemnitz hergestellt.

Das Anlagecapital war auf

10 050 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. und

10 050 000 „ in 5procentigen Pr.-Obligationen à 600 Mk.

Summa 20 100 000 Mk.

festgesetzt worden.

Die Bauausführung wurde der Eisenbahnbaugesellschaft Plessner & Co. in Generalentreprise übertragen und von dieser 1872 begonnen.

In Folge der über diese Gesellschaft im Jahre 1874 hereingebrochenen finanziellen Krisis sah sich die Eisenbahngesellschaft genöthigt, den Bau in eigener Regie weiter zu führen, und es gelangte die 68,5 km lange Strecke in ihrer ganzen Ausdehnung am 23. August 1875 zur Eröffnung, nachdem die Theilstrecke Flöha-Pockau bereits am 15. Februar desselben Jahres für den Güterverkehr in Betrieb genommen worden war.

Von den St.-Actien mussten in Folge mangelnder Einzahlungen zunächst 25 888 Stück im Betrage von 7 766 400 Mk., meist solche der Baugesellschaft, für verfallen erklärt, doch konnten dann 25 399 Stück für 6 019 650 Mk., mithin mit Verlust von 1 600 050 Mk. gegen den Nominalwerth von Neuem verkauft werden, während 489 Stück im Nominalwerth von 1 467 000 Mk. caduzirt werden mussten. Im Ganzen sind von der Gesellschaft 20 986 537 Mk. für die Bahn verwendet worden, mithin für 1 km 306 373 Mk.

Die Gesellschaft hatte bei dem sächsischen Staat um Uebernahme des Betriebes angetragen, war aber auch hierauf abschläglich beschieden worden und musste diesen deshalb selbst übernehmen. Der Betriebswechsel auf der Hauptlinie findet in Reitzenhain statt, indem die 1 km lange Reststrecke von dort bis zur Grenze an die anschliessende Buschtiehrader Bahn verpachtet ist. Das Eröffnungsjahr 1875 schloss mit einem directen Betriebsdeficit von 54 312 Mk. ab. Dies und die finanzielle Nothlage der Gesellschaft überhaupt, in Folge deren die St.-Actien nur bis incl. 1873 Bauzinsen und die Pr.-Obligationen nur noch für das erste Halbjahr 1875 Zinsen erhalten hatten, veranlassten dieselbe, ihr Unternehmen dem Staat zum Kauf anzubieten, welcher die Bahn bei den ersten grossen Eisenbahnverstaatlichungen per 16. Dezember 1876 gegen Zahlung von 9 900 000 Mk. erwarb. Hieraus erhielten die Pr.-Obligationen im Nennwerth von 600 Mk. je 400 Mk. in 3procentigen sächsischen Rentenpapieren und 30 Mk. baar für rückständige Zinsen, doch wurde diese baare Zuzahlung

bei den nach dem 15. August 1876 präsentirten Stücken auf 15 Mk. herabgesetzt und fiel bei den nach dem 31. August desselben Jahres präsentirten Stücken ganz weg. Die nicht zum Eintausch angemeldeten Obligationen wurden später per 1. Juli 1877 zum Nominalwerth von 600 Mk. plus 15 Mk. Zinsen für das erste Halbjahr 1877 gekündigt. Bei der Restausschüttung der Liquidationsmasse erhielten laut Entscheidung vom 7. August 1884 die St.-Actien pro Stück 6,80 Mk. = $2^{8}/_{30}$ % des Nominalbetrages von 300 Mk.

Im Verkehr sind Chemnitz-Commotauer Eisenbahnpapiere nicht mehr.

Chemnitz-Riesaer Eisenbahn.

(Erzgebirgische Eisenbahn.)

Wie schon der ursprüngliche Name „Erzgebirgische Eisenbahn" besagt, galt diese Linie vornehmlich den Interessen des Erzgebirges als Hauptsitzes der Industrie im Königreich Sachsen, zu welchem die Stadt Chemnitz gewissermassen den Schlüssel bildet. So ging denn auch der erste Anstoss zu dieser Bahn von dem Industrieverein des Königreichs aus, indem derselbe in seiner Generalversammlung des Jahres 1835 direct nach Concessionirung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn den Beschluss fasste, eine Eisenbahnverbindung des Erzgebirges einerseits mit dem Voigtlande und andererseits mit Leipzig, Dresden und mit der Elbe anzustreben. Auf seine Veranlassung hin bildete sich am 14. November desselben Jahres ein Comité zur Voruntersuchung über die Ausführbarkeit und praktische Bedeutung einer solchen Eisenbahnverbindung. Nachdem dieses noch in demselben Jahr die regierungsseitige Genehmigung zu diesem Vorhaben erhalten hatte, schrieb es — der einzige uns bekannt gewordene Fall dieser Art — schon zur Aufbringung der für diese allgemeine Voruntersuchung erforderlichen Gelder eine Subscription auf 45 000 Mk. aus, wobei den Subscribenten bereits der Mitbesitz an dem dereinstigen Unternehmen zugesichert wurde; doch scheinen die hierbei eingezahlten Beträge auf die späteren Actien nicht in Anrechnung gekommen zu sein, der garantirte Mitbesitz beschränkte sich also demnach auf die Vorberechtigung zur Betheiligung an dem späteren eigentlichen Anlagecapital. Die Gemeinschaft der Subscribenten beschloss in einer am 1. Mai 1837 abgehaltenen Generalversammlung die Ausführung der „Erzgebirgischen Bahn" von Chemnitz einerseits westlich nach Zwickau und andererseits nördlich nach Riesa, sowie

von dem auf rund 10 400 000 Mk. veranschlagten Anlagecapital zunächst 9 000 000 Mk. in Actien aufzubringen, und es wurde die erste Einzahlung von $2^1/_2$ % zu den speciellen Vorarbeiten gegen Anwartscheine auf die künftigen Actien noch im Juli desselben Jahres ausgeschrieben. Auf Vorlage der Regierung bei den Kammern wurde unterm 10. August 1837 das ursprünglich für die Leipzig-Dresdener Bahn erlassene Expropriationsgesetz auch auf die Erzgebirgische Bahn ausgedehnt, und so schien das Unternehmen dicht vor der Verwirklichung zu stehen. Da aber trat plötzlich in den Finanzkreisen eine Panik ein, dadurch verursacht, dass bei der Leipzig-Dresdener Eisenbahn das ursprüngliche Anlagecapital verdreifacht werden musste, und selbst die Regierung sah sich dadurch bewogen, die Ausführung des Unternehmens zunächst zu untersagen. Die Gesellschaft blieb zwar zusammen, war aber vorläufig zur Unthätigkeit verdammt, und nun vergingen sieben Jahre, ehe das Project zur Ausführung reifte. In dieser Zwischenzeit ergriffen die Vertreter der erzgebirgischen Industrie und der wichtigen Fabrikstadt Chemnitz, welche durch das Entstehen anderer, ihren Interessen nicht dienender Eisenbahnlinien direct geschädigt werden mussten, die Initiative und wendeten sich an Kammern und Landesherrn. In der Landtagssession 1839/40 wurde diesen Bestrebungen auch Rechnung getragen, zur Herabminderung der Kosten aber nur die Verbindung des Erzgebirges mit dem Voigtlande in der Linie Chemnitz-Zwickau (Endpunkt der projectirten Zweigbahn Werdau-Zwickau der sächsisch-bayerischen Eisenbahn Leipzig-Hof) in das Eisenbahnprogramm aufgenommen, dann in der Session von 1843 aber diese Linie fallen gelassen und dafür die Linie Chemnitz-Riesa eingestellt, da jene hauptsächlich nur dem Verkehr des Erzgebirges mit Leipzig genutzt hätte, während die Riesaer bei nur ganz geringem Umwege nach Leipzig gleichzeitig der Verbindung mit Dresden und der Elbe Rechnung trug.

Unterm 1. Juli 1845 erhielt die, wie schon oben gesagt, zusammen gebliebene Erzgebirgische Eisenbahngesellschaft die Allerhöchste Concession zum Bau und Betrieb der Linie Chemnitz-Riesa und hierbei wurde die Firma in „Chemnitz-Riesaer Eisenbahngesellschaft“ geändert, deren Sitz Chemnitz blieb. Das Anlagecapital wurde auf 12 000 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. plus der zur Zahlung der 4 procentigen Bauzinsen erforderlichen Summen festgesetzt, und dem allgemeinen Eisenbahnprogramm entsprechend, übernahm hiervon der sächsische Staat 3 000 000 Mk.

Der Bau hatte mit vorläufiger Genehmigung bereits am 9. Mai 1845 bei Riesa begonnen, und die 29 km lange Theilstrecke

Riesa-Döbeln-Limmritz wurde am 29. August resp. 22. September 1847 eröffnet. Da das ursprüngliche Anlagecapital zur Fertigstellung der Bahn auch hier sich als ungenügend erwies, und die Gesellschaft den noch erforderlichen Betrag von 6 000 000 Mk. nicht einmal auf dem Wege der Anleihe, geschweige denn durch Ausgabe neuer Actien aufbringen konnte, beschloss sie in der Generalversammlung des Jahres 1848 den Verkauf ihres Unternehmens an den Staat; die Verhandlungen zogen sich indess in die Länge, so dass der Verkauf der unfertigen Bahn — es war auch jetzt immer nur erst Riesa-Limmritz im Betrieb — am 31. Dezember 1850 perfect wurde. Der Staat bezahlte für die Actien nur 30 % baar, d. i. pro Actie à 300 Mk. 90 Mk., doch ist selbst dieser Preis den finanziellen Ergebnissen der im Betrieb stehenden Theilstrecke und dem Börsencourse der Actien gegenüber ein hoher. Da sich der Verkehr der gedachten Theilstrecke fast nur auf die lokalen Beziehungen der beiden damals gegen heute unvergleichlich unwichtigeren Städte Riesa und Döbeln beschränkte, welche erst später Dank der durchgehenden Schienenverbindung zu ihrer heutigen Blüthe gelangt sind, so waren die finanziellen Ergebnisse der drei Jahre mit Theilbetrieb äusserst ungünstige, und die Betriebsausgaben allein hatten die Gesammteinnahmen um 40 bis 47 % überstiegen; der Börsencours der Actien aber war bis auf 20¼ % gesunken.

Die Bahn war ebenso wie schon vorher die sächsisch-bayerische als Privatunternehmen an den kostspieligen Kunstbauten gescheitert, indem in ihrer Trace zehn bedeutende Viaducte und zwei grössere Brücken liegen.

Da die Bahn von den anderen, bereits in Staatsbesitz befindlichen Linien getrennt lag, so wurde für dieselbe zunächst eine besondere „königliche Direction der Chemnitz-Riesaer Staatseisenbahn“ errichtet. Dieselbe hatte bis zur Bauvollendung der ganzen Linie ihren Sitz in Döbeln, wurde dann aber nach Chemnitz verlegt. Die Fertigstellung der 37 km langen Reststrecke Limmritz-Chemnitz erfolgte am 1. September 1852. Gegenwärtig steht die Linie wie sämmtliche sächsischen Staatsbahnen unter der alleinigen königlichen Generaldirection in Dresden.

Da dies die erste von uns behandelte sächsische Eisenbahn älteren Datums ist, so möge aus den Concessionsbedingungen Folgendes noch besonders hervorgehoben werden: Das Bau- und Betriebsrecht war ein ausschliessliches, d. h. es sollte keine anderweitige Eisenbahnunternehmung zur Verbindung der gleichen Endpunkte auf directem Wege vom Staat selbst gebaut oder an Andere

concessionirt werden und die Gesellschaft als Eigenthümerin der Bahn allein zur Transportbeförderung auf derselben berechtigt sein, also ein Mitbenutzungsrecht seitens anderer Transportunternehmer gegen Entrichtung eines Bahngeldes, wie solches in dem preussischen Eisenbahngrundgesetz von 1838 vorgesehen, nicht eintreten. Die Concessionsdauer war unbeschränkt, doch behielt sich der Staat das Recht vor, das Eigenthum der Bahn nach Ablauf von 25 Jahren seit Eröffnung der ganzen Linie für sich zu erwerben. Der Kaufpreis sollte hierbei unter Zugrundelegung der Durchschnittsdividende der letzten zehn Betriebsjahre abzüglich des besten und des schlechtesten dieser derart berechnet werden, dass bei einer Durchschnittsdividende von 4 % und darunter der Nennwerth der Actien gezahlt, bei einer Durchschnittsdividende über 4 % aber ausserdem noch eine entsprechende feste Rente oder der 25 fache Betrag dieser als Capitalentschädigung gewährt werden sollte. Andererseits war aber auch der Staat berechtigt, das Ankaufsrecht nach Ablauf der 25 Jahre derartig auszuüben, dass er die Actien nur allmählich in beliebigen Fristen und Raten auf dem Wege der Ausloosung für sich erwerben könnte, wobei aber nicht nur der Nominalbetrag der Actien, sondern die nach den vorstehenden Kaufbedingungen auf jede Actie entfallende Capitalsentschädigung zu zahlen sein sollte. Während der auf vier Jahre festgesetzten Bauzeit sowie während der darauf folgenden drei ersten Betriebsjahre sollte die Gesellschaft von allen Staatsabgaben befreit, von da ab aber der Gewerbesteuer in Gemässheit des allgemeinen Gewerbesteuergesetzes unterworfen sein. An Fonds brauchte die Gesellschaft nur einen Reservefonds zu führen, welcher aber erst bei einem Reinertrage über 4 % Dividende und dann zwar mit der Hälfte dieses Mehrüberschusses bis zum Betrage von 1/2 % des Anlagecapitals zu belegen war, indess sollte die Dotationsquote unter Einvernehmen von Regierung und Gesellschaftsvorständen bis zu 1 % des Anlagecapitals erhöht werden dürfen. Der Maximalbestand des Reservefonds war auf 5 % des Anlagecapitals festgesetzt.

Die Verpflichtungen der Gesellschaft der Militärbehörde gegenüber wurden dahin geregelt, dass auf Anordnung der Letzteren zu transportirende Militärpersonen und Effecten nächst den von der Postbehörde überwiesenen Transporten den ersten Anspruch auf Beförderung haben sollten, dass erforderlichen Falls zur Beförderung grösserer Truppenabtheilungen Extrazüge zu stellen seien, soweit die vorhandenen Transportmittel dies ohne Störung des regelmässigen Bahnbetriebes gestatteten, dass bei Transporten in fahrplanmässigen Zügen für die Beförderung von Militärpersonen eine

Ermässigung von $33^1/_3$ % des tarifmässigen Billetpreises der betreffenden Wagenklasse und für die von Effecten, soweit diese tarifmässig „Producte" sind, eine solche von 25 % eintreten sollte, die anderen Effecten aber sowie Geschütze und Fahrzeuge zu dem vollen Tarifsatz zu befördern seien, dass bei Forderung und Gestellung von Extrazügen dagegen für jeden sowohl für die Personen als auch für die Effecten u. s. w. benutzten Wagen der Tarifsatz für 80 Centner Productenfracht in Ansatz kommen sollte, dass die Regierung bei dem Erforderniss grosser allgemeiner Truppenbewegungen den öffentlichen Betrieb auf der Bahn beschränken könne, dass aber, wenn nur noch die Hälfte oder eine noch geringere Zahl der fahrplanmässigen Züge für den öffentlichen Verkehr befördert werden könne, für die Militärtransporte der allgemeine Tarif in Kraft trete.

Das Verhältniss zur Post wurde nach den bereits auf Seite 148 angegebenen allgemeinen Grundzügen und Entschädigungssätzen geregelt, die Entschädigung für Abfindung der Poststationsinhaber aber hier auf 4000 Thaler festgesetzt.

Als die entscheidende Behörde zur Auslegung der Statuten bei eintretenden Meinungsverschiedenheiten wurde die Regierung allein bestimmt, der gerichtliche Weg also mit seinem hier Hoffnung spendenden, da Hoffnung vernichtenden, jedenfalls aber mit der Dampfeseile der Eisenbahnen gar zu sehr contrastirenden langwierigen Instanzenzug vermieden. — Dies aus der Concession, deren günstiger Bedingungen sich die Gesellschaft allerdings nicht lange zu erfreuen hatte.

Nach dem weiter oben Gesagten giebt es Chemnitz-Riesaer Eisenbahnpapiere nicht mehr.

Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn.

(Wüstenbrand - Lugau.)

Behufs besserer Ausnutzung des Lugau-Niederwürschnitzer Steinkohlenbeckens constituirte sich zur Herstellung einer Eisenbahnverbindung aus diesem nach Chemnitz 1855 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Chemnitz und erhielt unterm 29. September 1856 die Bestätigung ihrer Statuten. Die Trace der unterm 2. Dezember 1856 concessionirten Bahn wurde auf Wüstenbrand (Station der gleichzeitig im Bau befindlichen Staatsbahnstrecke Chemnitz-Zwickau) nach dem Dorfe Lugau festgestellt, und die ausser den Anschlussgleisen 11,3 km lange Strecke

zusammen mit Chemnitz-Zwickau am 15. November 1858, zunächst jedoch nur für den Güterverkehr eröffnet. Der Bau war auf Kosten der Gesellschaft seitens des sächsischen Staates ausgeführt worden, welcher auch von Anfang an Betrieb und Unterhaltung der Bahn auf zunächst 20 Jahre gegen ein auf das transportirte Kohlenquantum basirtes Pachtgeld übernahm. Die Betriebsmittel waren jedoch Eigenthum der Gesellschaft.

Das Anlagecapital war auf 1 200 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit 4 % Bauzinsen bis zum 30. Juni 1858 festgesetzt worden. Von diesem Capital erhielt inhaltlich der Statuten der Gründer der Gesellschaft Advocat Dr. Julius Volkmann 80 Stück Freiactien im Betrage von 24 000 Mk. Zur Begleichung einer schwebenden Schuld und Vermehrung der Betriebsmittel wurde 1861 eine 4procentige Anleihe von 450 000 Mk. aufgenommen, so dass sich nun die Gesammtbelastung des Unternehmens auf 1 650 000 Mk., mithin pro 1 km auf 146 018 Mk. stellte.

Im Jahre 1862 wurde auch der Personenverkehr eingeführt, gewissermassen aber für Rechnung der Staatsbahnverwaltung, indem diese die erforderlichen Personenwagen stellte, ihrerseits aber auch die Einnahmen aus dem Personenverkehr zog.

Wie bei allen Kohlenbahnen gestaltete sich auch bei dieser der Güterverkehr äusserst günstig, und die der Gesellschaft zugefallenen, auf das transportirte Kohlenquantum basirten Pachtsummen gestatteten, obgleich der Einheitssatz mehrmals reduzirt worden war, die Vertheilung folgender Dividenden:

	½ Jahr									
pro	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867
	1	3	5	7½	8½	10	9⅓	11	8	6½ %
pro	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877
	7	7½	7¼	8½	7½	10	10½	11¾	16⅙	16⅓ %

pro 1878 13⅔ % } im Durchschnitt 8,85 %.

Am 15. Oktober 1878 lief der Pachtvertrag mit der Staatsbahnverwaltung ab. Auch war der Staat inhaltlich der Concession berechtigt, zu diesem Zeitpunkt resp. von da ab — unbeschadet anderweitiger freier Vereinbarung — die Bahn gegen den 25fachen Betrag des durchschnittlichen Reingewinnes der letzten fünf Jahre zu erwerben, wobei jedoch, zu historischer Notiz sei es erwähnt, das volle Anlagecapital als Mindestpreis bestimmt war. In der That hatte auch die königlich sächsische Regierung beabsichtigt, die Bahn zu dem gedachten Termin käuflich zu erwerben, und bereits die diesbezüglichen Vereinbarungen mit der Gesellschaft ge-

troffen, jedoch scheiterte für diesmal der beabsichtigte Kauf an dem ablehnenden Votum der sächsischen Kammern. Mit Rücksicht darauf, dass seitens des Staates von der Station Stollberg aus ebenfalls eine Bahn in das Lugauer Kohlenrevier in Angriff genommen worden war, trat derselbe nunmehr aber auch von dem bisherigen Pachtvertrag zurück und übernahm nur noch den Betrieb für Rechnung der Gesellschaft, wahrte sich jedoch bei Abschluss des neuen Betriebsvertrages das Recht, die Bahn innerhalb vier Jahren gegen Zahlung von 600 Mk. 3procentiger Staatspapiere für jede Actie à 300 Mk. anzukaufen.

Die Staatsbahnstrecke Stollberg-Lugau wurde am 15. Mai 1879 dem Verkehr übergeben; der hiermit für die Gesellschaft verbundene Ausfall wurde aber reichlich aufgewogen durch das Aufblühen der im Gebiet ihrer Bahn neu erschlossenen Kohlengruben des Oelsnitz-Gersdorfer Reviers, so dass die transportirten Mengen nach wie vor von Jahr zu Jahr stiegen. Ausserdem wurde auch zur Verminderung der Betriebskosten am 15. Mai 1879 Secundärbetrieb eingeführt. Indess sah sich die Gesellschaft zur Vermehrung der Transportmittel, sowie zur Auswechselung der alten eisernen in Stahlschienen genöthigt resp. veranlasst, entnahm die hierzu erforderlichen bedeutenden Aufwendungen aber den Betriebseinnahmen, so dass sich hierdurch die Betriebsausgaben in den drei folgenden Jahren von 1879 bis 1881 auf 68,9, 60,2 und 64,4 % der Betriebseinnahmen stellten. Der hiernach verbleibende Reinüberschuss ergab pro 1879: 6½ %, pro 1880: 9½ % und pro 1881: 9 % Dividende.

Die in dem neuen Betriebsvertrage bereits vorgesehene Verstaatlichung der Bahn kam per 1. Januar 1882 zur Ausführung. Die Actien erhielten hierbei, wie schon angegeben, je 600 Mk. in 3procentigen Staatsrentenpapieren, so dass sich für den Staat der Kaufpreis auf 2 400 000 Mk. stellte, wozu noch die Anleihe mit umlaufend 335 100 Mk. kam, doch wurde dieselbe sofort per 1. Januar 1883 gekündigt. Andererseits fiel dem Staat der statutenmässige Reservefonds in Höhe von 60 000 Mk. zu. Die Gesellschaft löste sich 1882 auf.

Die der Gesellschaft gehörige Anschlussbahn von 1,2 km ging selbstredend mit in Staatsbesitz über; die übrigen, damals 5,3 km langen Anschlussgleise sind Privateigenthum der Kohlengruben.

Ausser dem eigentlichen Kaufpreis für die Actien hat die Liquidationsmasse noch eine nachträgliche Auszahlung von 3⅓ % = 10 Mk. pro Actie zugelassen.

Im Verkehr befinden sich Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahnpapiere nicht mehr.

Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn.

Bereits früher waren verschiedene Projecte zur Verbindung der preussischen Lausitz mit dem Königreich Sachsen aufgestellt worden, zunächst aber keins derselben bis zur Durchführung gelangt. Erst nach Eröffnung der Berlin-Görlitzer Eisenbahn in der Linie Berlin-Cottbus-Görlitz gelang die Verwirklichung jenes Projectes. Es bildete sich hierzu eine neue Actiengesellschaft, welche unterm 29. Juni bezw. 24. September 1868 seitens der betheiligten Staaten Preussen und Sachsen die Concession zum Bau und Betrieb der Linie Cottbus-Grossenhain erhielt.

Das Anlagecapital war auf 1 500 000 Mk. in St.-Actien und 3 000 000 Mk. in St.-Pr.-Actien festgesetzt worden. Hiervon übernahm die Leipzig-Dresdener Eisenbahn, in deren Interesse die Förderung dieses Unternehmens als eines neuen Zufuhrweges für sie lag, 1 500 000 Mk. sowie von Eröffnung ab den Betrieb unter Stellung der Transportmittel gegen 55 % der Bruttoeinnahme, so dass der Cottbus-Grossenhainer Gesellschaft 45 % verblieben.

Der Bau wurde im Herbst 1868 begonnen und die 80 km lange Strecke am 20. April 1870 eröffnet.

Im Jahre 1874 erhielt die Gesellschaft von Preussen die Concession, ihre Linie nördlich von Cottbus bis Frankfurt a. O. zu verlängern und das Actiencapital hierzu um 10 500 000 Mk. und zwar 4 500 000 Mk. in Stammactien und 6 000 000 Mk. in St.-Pr.-Actien zu erhöhen. Hieran war jedoch die Bedingung geknüpft, dass die Gesellschaft den Betrieb auf der ganzen Strecke selbst führe. Sie übernahm diesen am 1. Juni desselben Jahres und gleichzeitig auch den Betrieb der an diesem Tage eröffneten „Oberlausitzer Bahn", welche bei Ruhland die Linie Cottbus-Grossenhain schneidet. Die Eröffnung der 73,5 km langen Strecke Cottbus-Frankfurt a. O. erfolgte ult. 1876. An Anleihen hat die Gesellschaft 3 675 000 Mk. genehmigt erhalten, so dass das ganze concessionirte Anlagecapital sich auf 18 675 000 Mk. stellte, wovon aber 1 025 000 Mk. der Anleihen unbegeben geblieben sind, so dass auf 1 km 114 184 Mk. kommen. Der ursprüngliche Zinsfuss der Anleihen betrug 5 %.

Am 1. Juli 1878 wurde das Verhältniss zur Oberlausitzer Bahn gelöst, indem die Hauptstrecke derselben in die Verwaltung der Berlin-Anhaltischen Bahn überging, während Cottbus-Grossenhain nur die Zweigbahn Ruhland-Lauchhammer in Betrieb und Pacht behielt.

Der Verkehr hatte sich von Anfang an gut entwickelt, so dass vom ersten vollen Betriebsjahr ab St.-Actien und St.-Pr.-Actien

in der Zeit des alleinigen Bestehens der Stammstrecke, das ist von 1871—1876, nicht unerhebliche Dividenden erhalten hatten und zwar:

	1871	1872	1873	1874	1875	1876
St.-Actien	4	6	7,5	7	7	5 %
St.-Pr.-Actien	5	5,5	6,25	6	6	5 %

Obgleich der Verkehr auch später nach wie vor ein guter blieb, sank die Rentabilität des Unternehmens von 1877 ab dadurch bedeutend, dass im Verhältniss zum Anlagecapital der Stammstrecke das Gesammtunternehmen durch die Capitalsvermehrung für den Bau der Strecke Cottbus-Frankfurt a. O. zu hoch belastet wurde.

Es stellten sich nunmehr die Dividenden nur noch, wie folgt:

	1877	1878	1879	1880
St.-Actien	0	0,33	1,5	1,66 %

Die St.-Pr.-Actien hatten alljährlich die statutenmässige Dividende von 5 % erhalten, mithin betrug die Durchschnittsdividende für die zehn Jahre selbstständigen Bestehens der Bahn bei den St.-Actien 4 % und bei den St.-Pr.-Actien 5,4 %.

Im Jahre 1881 trat der preussische Staat mit der Gesellschaft in Unterhandlungen behufs Ankaufs der Bahn einschliesslich der im Königreich Sachsen gelegenen Strecke. Dieselben führten ohne Weiterungen zum Abschluss, so dass der Staat die Bahn laut Gesetz vom 28. März 1882 mit Rechnung vom 1. Januar 1881 am 1. Mai 1882 in Verwaltung und Betrieb nahm und mit dem 1. September 1883 bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner zu Eigenthum erwarb.

Dieselbe wurde der königlichen Eisenbahndirection Berlin unterstellt, und es gehört die Strecke Cottbus-Grossenhain zum Betriebsamt Cottbus und Cottbus-Frankfurt zum Betriebsamt Berlin-Sommerfeld.

Der Staat gab zuerst ab 1. Januar 1881 den St.-Actien eine feste Rente von 3 % und den St.-Pr.-Actien eine solche von 5 %. Bei dem späteren Umtausch der Actien in 4procentige Consols zahlte er für 4 St.-Actien à 300 Mk. (= 1200 Mk.) 900 Mk. und für 2 St.-Pr.-Actien à 600 Mk. (= 1200 Mk.) 1500 Mk.

Hiernach stellte sich der Kaufpreis, wie folgt:

für 6 000 000 Mk.	St.-Actien	4 500 000 Mk.	in 4proc. Consols
für 9 000 000 „	St.-Pr.-Actien	11 250 000 „	in 4 „ „
	Summa	15 750 000 Mk.	

wozu noch die Anleihen mit umlaufend 2 564 800 Mk. kamen.

An Fonds fielen dem Staat 779 603 Mk. zu.

Bezüglich der Zweigbahn Ruhland-Lauchhammer trat der Staat an Stelle der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft in den Vertrag ein. Nach Beendigung der Liquidation löste sich 1885 die Gesellschaft auf.

Bei Verstaatlichung der Bahn betrug der Zinsfuss beider Anleihen, Lit. A von 1872 und Lit. B von 1876, noch 5 %. Bei der ersteren wurde derselbe zunächst per 1. Januar 1881 auf 4½ % und per 1. Januar 1886 auf 4 % herabgesetzt, dann aber im Jahre 1887 die Stücke dieser Anleihe in 3½ procentige Consols umgetauscht, resp. die hierzu nicht angemeldeten per 2. Januar 1887 zur baaren Einlösung gekündigt. Die Anleihe Lit. B von 1876 wurde ohne vorherige Herabsetzung des Zinsfusses per 1. Juli 1883 zur Rückzahlung gekündigt.

Hiernach sind Cottbus-Grossenhainer Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Denzlingen-Waldkircher Eisenbahn.

(Elzthalbahn.)

Die Gemeinden des Elzthales, besonders die Stadt Waldkirch, hatten sich bereits seit 1860 wiederholt an Regierung und Landtag des Grossherzogthums Baden mit der Bitte um Erbauung einer Bahn durch das Elzthal, mit Anschluss an die Hauptbahn, gewendet, doch immer ohne Erfolg. Nachdem alsdann 1866 seitens des Staats von Offenburg aus eine Bahn durch das Kinzigthal bereits gebaut und eine solche von Freiburg aus durch das Höllenthal in Aussicht genommen war, wurde das Elzthal in seinen geschäftlichen Beziehungen zum Schwarzwald immer mehr bedroht, und deshalb beschloss die Stadtgemeinde Waldkirch, da sich das Privatcapital zur Bildung einer Actiengesellschaft nicht regte, eine Bahn nach der zunächst gelegenen Staatsbahnstation Denzlingen auf eigene Kosten auszuführen. In Folge des betreffenden Antrages wurde mit Gesetz vom 30. März 1872 der Bau der gedachten Bahn durch Privatunternehmer und gleichzeitig die Ausübung des Betriebes durch die Staatsbahnverwaltung gegen eine Vergütung von mindestens 60 % der Bruttoeinnahme genehmigt. Die definitive Concession erhielt die Stadt unter dem 29. August 1872, und hierbei war die Betriebsüberlassung gegen 60 % der Bruttoeinnahme an den Staat vereinbart; jedoch sollte die Stadt, falls diese 60 % den wirklichen Betriebsaufwand überstiegen und andererseits die der Stadt zufallenden 40 % zur Verzinsung des

Anlagecapitals mit $4^1/_2$ % nicht ausreichen sollten, den hierzu fehlenden Betrag aus jenem Ueberschuss zurück erhalten. Auch behielt sich der Staat das Recht vor, die Bahn jederzeit nach vorheriger einjähriger Mittheilung käuflich zu erwerben, wobei der Kaufpreis, bei Uebernahme vor dem 25. Betriebsjahr, auf Erstattung des vollen Anlagecapitals ohne jeden Abzug und Zuzahlung derjenigen Beträge festgesetzt wurde, die in den einzelnen Jahren zu einer 4procentigen Verzinsung desselben aus den der Stadt zugeflossenen 40 % gefehlt haben sollten. Die weiteren Bestimmungen der Concession über einen späteren Ankauf sind gegenstandlos geworden, und deren Angabe deshalb hier überflüssig. Nachrichtlich sei aber noch erwähnt, dass die ursprüngliche Concession auf 80 Jahre lautete und der Bahn völlige Steuerfreiheit zubilligte, wie auch die Bildung besonderer Fonds für die Bahn nicht vorgeschrieben wurde. Inhaltlich des Betriebsvertrages stellte die Staatsbahnverwaltung das Personal, die Betriebsmittel sowie sämmtliches Inventar und Material und trug alle Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, während die für erforderliche Erweiterungen, Erneuerungen und Aenderungen der Bahnanlage sowie für Entschädigungen aus etwaigen Unglücksfällen der Stadt zur Last fielen.

Das Anlagecapital wurde auf 400 000 Gulden = rund 690 000 Mk. veranschlagt, und es erhielt die Gemeinde die staatliche Genehmigung, dasselbe durch Aufnahme von Darlehen zu beschaffen. Zunächst nahm sie ein solches im Betrage von 540 000 Mk. bei dem Reichsinvalidenfonds in Berlin auf, das mit $4^1/_2$ % zu verzinsen und mit 1 % plus Zinszuwachs jährlich zu amortisiren war. Der weitere Bedarf wurde in kleineren Posten theils zu 4, theils zu $4^1/_2$ % beschafft, die später aber in 1881 durch ein neues zweites Darlehen bei dem Reichsinvalidenfonds im Betrage von 300 000 Mk. zurückgezahlt wurden. Der Zinsfuss dieses Anlehens wurde auf 4 % und die Amortisationsquote auf $1^1/_6$ % plus Zinszuwachs festgesetzt. Bei den späteren kleineren Darlehen bei der Stuttgarter und Waldkircher Sparkasse und bei Privaten betrug der Zinsfuss stets 4 %. Das erste $4^1/_2$procentige Darlehen wurde nur zur Bauausführung verwendet, während die späteren ausser zu gleichem Zweck auch zur Bedienung der Anlehen und Erhöhung der Amortisationsquote des ersten verwandt wurden.

Die Bauausführung hatte die Stadt mit Ausnahme des Grunderwerbs einem Bauunternehmer für 340 000 Gulden in Generalentreprise übertragen, und es war damit in der zweiten Hälfte des Februar 1874 begonnen worden. Am 1. Januar 1875 wurde die

7,12 km lange Bahn dem Betriebe übergeben, welchen von Anfang an, wie schon oben gesagt, die Staatsbahnverwaltung übernahm. Mit den späteren Bauaufwendungen stellte sich das Anlagecapital im Ganzen auf 789 720 Mk., mithin einschliesslich der Brücke über die Elz für 1 km auf 110 916 Mk., selbstredend ohne Betriebsmittel, welche die Staatsbahnverwaltung stellte. Da die Bedienung des ersten grossen Anlehens alljährlich 5½ % erforderte, die Stadt aber nach den Voranschlägen und dem Betriebsüberlassungsvertrag auf eine höchstens 4½ procentige Verzinsung des Anlagecapitals hoffen konnte, wusste sie eine Anzahl grösserer Fabrikanten und Gewerbetreibenden aus Stadt und Umgegend zur Uebernahme einer gewissen Zinsgarantie zu veranlassen, die sich auf den Betrag von rund 4500 Mk. belief, zum grössten Theil sich aber nur auf die ersten acht Betriebsjahre 1875/82 erstreckte.

Der Verkehr, dessen Haupteinnahmequelle stets der Personenverkehr bildete, gestaltete sich nicht ungünstig. Indess erhielt die Stadt stets nur die vertragsmässigen 40 %, da selbst die dem Staat zufallenden 60 % bei Weitem nicht dessen buchmässigen Betriebsaufwand deckten, indem dieser ganz abnorme Zahlen aufwies, selbst dann noch, als 1879 der Secundärbetrieb eingeführt war. Dieselben sind in Procenten der Bruttoeinnahme in den einzelnen Jahren der Stadt wie folgt berechnet:

pro	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885
	133	129	111	111	104	92	97	92	89	89	83 %.

Diesen horrenden Sätzen gegenüber haben sich die Betriebsausgaben des ganzen badischen Staatsbahnnetzes für dieselben Jahre laut der grossherzoglich badischen Statistik auf: 62,18, 62,67, 62,91, 61,42, 59,34. 55,75, 56,90, 57,01, 59,98, 62,52, 62,84 % der Bruttoeinnahme gestellt.

Die der Stadt zugefallenen 40 % der Bruttoeinnahme verzinsten das jeweilige Anlagecapital, wie folgt:

pro	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886
	3,19	3,08	2,98	2,90	2,93	3,10	2,81	2,94	2,94	3,25	3,12	2,60 %

und ergaben im Durchschnitt einen Jahresbetrag von 22 920 Mk., während allein die planmässige Bedienung der beiden Anlehen vom Reichsinvalidenfonds alljährlich 45 200 Mk. erforderte. Diesem Ergebniss gegenüber war die Stadt glücklich, als sich 1886 der Staat bereit erklärte, die Bahn käuflich zu erwerben, und sie nahm auch das Gebot von 700 000 Mk. ohne Weiteres an, während sie den Concessionsbestimmungen gemäss auf das volle Anlagecapital mit 789 720 Mk. und Nachzahlung der beträchtlichen alljährlichen Fehlbeträge zu einer 4procentigen Verzinsung desselben hätte hoffen

können. Die Bahn ging mit Rechnung vom 1. April 1886 in das Eigenthum des Grossherzogthums Baden über.

Die Staasbahnverwaltung berechnet sich aus der Betriebsführung der Elzthalbahn excl. des Vierteljahres in 1886 ein Deficit von 266 747 Mk.!

Nach Obigem hat es besondere Eisenbahnpapiere für die Elzthalbahn nie gegeben.

Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn.

Der Vorgeschichte dieser Bahn ist bereits auf Seite 104 eingehend Erwähnung geschehen. Sie war die erste Bahn in den westlichen Provinzen des Königreichs Preussen und concurrirte in ihrer Entstehungsgeschichte mit der Berlin-Potsdamer um die Ehre, die erste des ganzen Landes zu werden. Wie dort constituirte sich auch hier die Gesellschaft 1835 und zwar mit Sitz in Düsseldorf, wie dort wurde unterm 23. September 1837 das Gesellschaftsstatut genehmigt und hierbei die Concession ertheilt. Indess wurde die erste Theilstrecke hier erst am 20. Dezember 1838 eröffnet, die Fertigstellung der ganzen 29,1 km langen Bahn aber verzögerte sich in Folge der ungleich schwierigeren Erdarbeiten bis ins Jahr 1841; nur 2,9 km liegen in der Horizontale, die ganze übrige Strecke aber in Steigung resp. Gefäll, und zwar kommt hierbei auf 2,4 km die ganz abnorme Steigung von 1 : 30 vor. Diese schiefe Ebene wurde anfänglich durch zwei stehende Dampfmaschinen betrieben, noch im ersten Betriebsjahr aber die Einrichtung getroffen, dass stets gleichzeitig ein Zug die schiefe Ebene bergauf und ein anderer bergab passirte, wobei Letzterer vermittelst eines Drahtseils jenen bergan zog. Selbstredend musste deshalb diese Theilstrecke schon damals doppelgleisig hergestellt werden. Das Grundcapital betrug 3 083 400 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit zunächst 5 % Bauzinsen; weiterhin gab die Gesellschaft mit Privileg von 1842: 4 procentige Prioritätsactien (Obligationen) im Betrage von 3 000 000 Mk. und mit Privileg von 1850: 4½ procentige Prioritäts-Obligationen in Höhe von 1 200 000 Mk. aus. Das Gesammtanlagecapital stellte sich somit auf 7 283 400 Mk., mithin für 1 km auf 250 288 Mk., so dass diese Bahn sich ungleich theurer stellte als die Berlin-Potsdamer, bei der 1 km nur 159 090 Mk. kostete.

Bis 1845 blieb die Bahn ohne jeden Anschluss; in diesem Jahre wurde die Strecke Düsseldorf-Deutz der Köln-Mindener Bahn eröffnet. In ihrem anderen Endpunkt Elberfeld erhielt sie durch

Eröffnung der Bergisch-Märkischen Bahn 1848 Fortsetzung bis Dortmund. Der Verkehr entwickelte sich nur langsam und wurde durch die politischen Wirren der Jahre 1847—1849 wieder gehemmt; erst die beiden letzten Jahre des selbstständigen Bestehens des Unternehmens 1855/56 brachten einen erhöhten Aufschwung. Bis 1850 bildete der Personenverkehr die vorherrschende Einnahmequelle, und erst mit 1851 trat der Güterverkehr wie sonst allgemein in den Vordergrund. Laut Vertrag vom 22. September 1856 ging die Bahn mit Rechnung vom 1. Januar 1857 am 2. Juni desselben Jahres in den Besitz der in Elberfeld anschliessenden Bergisch-Märkischen Eisenbahn über. Dieselbe zahlte bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner für je drei St.-Actien à 300 Mk. (= 900 Mk.) 5 Bergisch-Märkische St.-Actien à 300 Mk. (= 1500 Mk.) resp. bei verlangter Baarzahlung pro Actie à 300 Mk. 435 Mk.

Die Dividenden hatten sich wie folgt gestellt:

1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
0	$2^1/_2$	3	3	4	$4^1/_2$	2	$4^1/_2$	$4^1/_2$	3	$2^1/_2$ %

1853	1854	1855	1856	
$2^1/_2$	3	6	9 %	im Durchschnitt 3,6 %.

Der hiernach hoch erscheinende Kaufpreis erklärt sich aus den guten Dividenden der beiden letzten Jahre und daraus, dass die Bergisch-Märkische Gesellschaft für Entwickelung ihres Unternehmens der Linie Düsseldorf-Elberfeld bedurfte. Als nunmehriger Bestandtheil der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ging die Bahn 1882 in den Besitz des preussischen Staats über.

Während die Düsseldorf-Elberfelder St.-Actien bereits bei Uebernahme der Bahn seitens der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft durch Umtausch in St.-Actien dieser aus dem Verkehr gekommen waren, bestanden die beiden Anleihen, die I. Serie von 1842 (sogenannte Pr.-Actien) und die II. Serie von 1850 noch 1882 bei Uebergang der Bahn in den Besitz des Staats. Dieser reduzirte zunächst den Zinsfuss der II. Serie per 1. Januar 1886 von $4^1/_2$ auf 4 % und tauschte im Jahre 1887 beide nunmehr 4 procentige Anleihen in $3^1/_2$ procentige Consols um, resp. kündigte die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 2. Januar 1887 zur baaren Rückzahlung.

Hiernach giebt es Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahnpapiere nicht mehr.

Eifeler Eisenbahn.

Nachdem die Rheinische Eisenbahn in der Linie Köln-Aachen-Herbesthal eröffnet war, richteten schon 1843 die interessirten Kreise ihr Augenmerk darauf, zur Hebung des Bergbaues und Hüttenbetriebes auf der vorderen Eifel, im Schleidener Thal und bei Commern eine Eisenbahn aus diesem Revier an die vorerwähnte Rheinische Bahn zu bauen. Indess war damals schon die erste Abkühlung bezüglich neuer Eisenbahnunternehmungen eingetreten, um so schwieriger war es, das Privatcapital für das hier vorliegende Project zu gewinnen, da das in Frage kommende Verkehrsgebiet zu den ärmeren Gegenden gehört, und die Ausbeutung der vorhandenen Bergwerke erst durch die Bahn in Fluss kommen sollte. So vergingen denn viele Jahre, ohne dass man in der Angelegenheit vorwärts kam, endlich nahmen sich englische Capitalisten derselben an, und es bildete sich mit Concession vom 16. Mai 1853 eine Gesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Aachen behufs Ausführung einer Bahn von Düren (Station der Rheinischen Eisenbahn) nach Schleiden.

Das Anlagecapital wurde auf 7 200 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. festgesetzt. Die Ausführung des Baues sollte durch einen englischen Unternehmer erfolgen, indess zerschlug sich in letzter Stunde die ganze Sache wieder, der gedachte Bauunternehmer liess die von ihm gestellte Caution von 600 000 Mk. in Stich, und die Gesellschaft löste sich auf.

Der Name „Eifelbahn“ tauchte bald darauf wieder auf, galt aber weder einer Linie Düren-Schleiden noch überhaupt einem selbstständigen Eisenbahnunternehmen, sondern ist nur die geographische Bezeichnung eines Theils des Rheinischen Eisenbahnunternehmens in der Linie Call-Trier. Den Interessen der Commerner Bleibergwerke und des Schleidener Thals wurde erst durch die 1867 vollendete Linie Düren-Euskirchen-Call resp. durch die 1884 eröffnete Zweigbahn Call-Schleiden-Hellenthal Rechnung getragen. Sonach ist jetzt eine Linie Düren-Schleiden vorhanden, indess ist diese nicht die früher beabsichtigte directe, sondern besteht aus zwei im spitzen Winkel bei Euskirchen zusammenlaufenden Strecken. Trotzdem ist den erst beregten Interessenten gegenwärtig unendlich mehr gedient als mit der früher beabsichtigt gewesenen directen Linie nach Düren, indem von Euskirchen noch Schienenwege nach Köln und nach Bonn ausstrahlen und von Call die nunmehrige Eifelbahn nach dem Eisenbahnknotenpunkt Trier führt.

Erfurt-Hof-Eger-Eisenbahn.

Dieses Project entstammt der Gründerperiode; es wurde 1872 aufgestellt. Wenn man nach dem Zweck dieses Unternehmens fragt, so ist wie bei fast allen jener Zeit die Antwort, „es sollte ein bisschen gegründet werden", die richtigste. Der vorgebliche Zweck war, den Bergbau in Thüringen und im Schleizer Oberland zu heben resp. zu erschliessen. Hauptsächlich trat hier die Gesellschaft für Eisenbahnunternehmen Commanditgesellschaft auf Actien F. Plessner & Co. in Berlin in die Erscheinung. Sie war nicht allein der Concessionsbewerber, sondern wollte und sollte auch die Bauausführung in Generalentreprise übernehmen; zur Ausführung dieses speciellen Projectes aber bewirkte sie die Bildung einer besonderen Eisenbahngesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Erfurt. Die Trace wurde auf die Linie Erfurt-Saalfeld-Schleiz-Schönberg (zum Anschluss nach Hof) -Weischlitz (zum Anschluss nach Eger) festgestellt, wozu noch Zweigbahnen von Hettstedt nach Stadtilm und von Schwarza nach Königsee und event. weiter bis Ilmenau kommen sollten. Die der geographischen Lage nach betheiligten Regierungen schlossen unterm 26. Januar 1873 über Zulassung und Förderung des Unternehmens die erforderlichen Staatsverträge ab, inhaltlich welcher das allgemeine gesetzliche Aufsichtsrecht, die technische Oberaufsicht und die Genehmigung der Tarife und Fahrpläne einheitlich an Preussen überlassen wurde. Die definitive Concession der verschiedenen Regierungen erfolgte Mitte 1873, die von Preussen unterm 27. Juni, die vom Königreich Sachsen aber sogar erst unterm 27. September, nachdem also der grosse finanzielle Rückschlag bereits eingetreten war, wodurch schon im voraus das Schicksal des Unternehmens und seiner Gesellschaft besiegelt schien.

Das Anlagecapital war laut Statut auf 15 000 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. und auf 22 500 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk. festgesetzt. Die Bauausführung übernahm, wie schon oben gesagt, die Baugesellschaft Plessner & Co., wobei sie sich bereit erklärte, 2 288 700 Mk. St.-Actien zu pari mit in Zahlung zu nehmen. Durch den allgemeinen Krach stark in Mitleidenschaft gezogen, musste sie jedoch Anfang 1874 noch vor Beginn der wirklichen Bauarbeiten von dem Vertrage zurücktreten. Die Einzahlungen auf die gezeichneten Actien stockten, die als Zahlung an die Baugesellschaft bestimmten waren nicht anderweitig unterzubringen, auf anderem Wege konnte die Eisenbahngesellschaft das nöthige Geld auch nicht beibringen, und so beschloss sie unterm

27. Juni 1874 die Liquidation, welche noch in demselben Jahre auch staatlich genehmigt wurde. Trotz dieses frühzeitigen Endes erging es aber den Actionären weniger traurig als bei mancher wirklich in Gang gekommenen Bahn jener Zeit; sie erhielten aus der Liquidationsmasse, für St.-Actien sowohl als St.-Pr.-Actien, 67,3 % der geleisteten Einzahlungen, auch waren die Bauzinscoupons bis zum Ausbruch der Liquidation stets richtig eingelöst worden.

Erfurt - Hof - Egerer Eisenbahnpapiere giebt es hiernach selbstredend nicht mehr im Verkehr.

Schliesslich sei noch bemerkt, dass das damalige Project von keiner Seite wieder aufgenommen worden ist.

Frankfurt a. M. - Hanauer Eisenbahn.

Im Interesse der bedeutenden Gewerbthätigkeit der Stadt Hanau hatten sich bereits Anfang der vierziger Jahre Bank- und Handelshäuser zu Frankfurt a. M. und Hanau behufs Anstrebung einer Eisenbahnverbindung zwischen diesen beiden Städten zusammen gethan. Bei der nur kurzen Linie und dem in beiden Städten vertretenen Reichthum war auch bald das erforderliche Anlagecapital gesichert, indess wollte sich die kurfürstlich hessische Regierung, in deren damaligem Gebiet die Stadt Hanau liegt, nur zu einer Concessionsertheilung auf die Dauer von 25 Jahren verstehen. Alle Vorstellungen hiergegen blieben zunächst erfolglos, und erst als es sich um die Concessionirung der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (Cassel - Gerstungen) handelte, wurde die kurfürstliche Regierung nachgiebiger und verstand sich zur Concessionsertheilung auf 99 Jahre. Die Frankfurter und Hanauer Bankhäuser nämlich, welche die Gründung jener von der Regierung begehrten Bahn übernehmen sollten, machten dies von der Ertheilung günstigerer Concessionsbedingungen für Frankfurt - Hanau abhängig, und so gelangten ihre Forderungen auch bezüglich dieser Bahn zur Annahme. Die gedachten Bankhäuser erhielten nun unterm 28. Juli 1844 die Concession zum Bau und Betrieb der gedachten Linie sowie zur Bildung einer Actiengesellschaft zu diesem Zweck, welche dann unterm 6. August desselben Jahres auch die Bestätigung seitens der damaligen freien Stadt Frankfurt erhielt. Der Bau konnte erst am 27. Oktober 1845 in Angriff genommen werden, da der Grunderwerb viel Schwierigkeiten mit sich brachte; die gleiche Veranlassung verzögerte aber auch den Weiterbau der-

artig, dass die nur 16,1 km lange Linie erst am 10. September 1848 dem Verkehr übergeben werden konnte.

Das Anlagecapital war nach den Statuten auf 1 500 000 Gulden rh. in St.-Actien à 250 Gulden rh. festgesetzt gewesen, wurde aber zu dem späteren Weiterbau durch neue Emissionen auf 3 000 000 Gulden in gleichberechtigten St.-Actien erhöht, wozu noch mit Privileg von 1853 und 1858 $4^1/_2$ procentige Anleihen im Betrage von 1 500 000 Gulden und mit Privileg von 1871 eine 5 procentige Anleihe von 1 750 000 Gulden rh. traten. Aus letzterer wurde speciell auch eine schwebende Schuld in Höhe von 978 500 Gulden rh. zurückgezahlt.

In den ersten Jahren diente die Bahn ausschliesslich dem Lokalverkehr der beiden genannten Städte, doch wurde sie durch den Weiterbau von Hanau bis an die bayerische Grenze gegen Aschaffenburg mit Concession von 1852 und Eröffnung in 1854 Theilhaberin an dem Verkehr von Bayern nach Frankfurt a. M. via Bamberg und 1868 durch Eröffnung der Staatsbahnlinie Bebra-Hanau Theilhaberin an dem Berlin - Frankfurter Verkehr. Die Eigenthumsstrecke Hanau - Grenze ist 8,9 km lang, doch hatte die Gesellschaft die anschliessende bayerische Strecke bis Aschaffenburg in Pacht und Betrieb gegen 3 % des für diese aufgewendeten Anlagecapitals, sowie sie auch ferner den Betrieb der der Stadt Frankfurt a. M. gehörenden Verbindungsbahn in Frankfurt a. M. besorgte.

Das gesammte concessionirte Anlagecapital betrug nach Obigem 6 250 000 Gulden rh., mithin entfielen bei einer Eigenthumslänge von 25 km auf 1 km 250 000 Gulden rh. oder 428 571 Mk.

In den ersten Jahren konnte die Gesellschaft an die St.-Actien meist nur die in den Statuten ausbedungenen festen Zinsen von $3^1/_2$ %, zuweilen sogar nur unter Aufnahme schwebender Schulden bezahlen, doch war von 1856 ab, also nach Eröffnung des Anschlusses nach Bayern, meistens die Zahlung einer Superdividende an die Actien möglich.

Nachdem seitens des Kurfürstenthums Hessen das Project für eine Eisenbahnlinie Bebra-Hanau aufgestellt worden war, hatte sich schon 1862 die Hessische Ludwigsbahn um den Ankauf der Frankfurt-Hanauer Bahn bemüht, indem letztere in Verbindung mit ihrer westlichen Nachbarin, der Taunusbahn Frankfurt-Kastel-Wiesbaden, die Linie Frankfurt - Mainz der Hessischen Ludwigsbahn bezüglich des Verkehrs aus Norddeutschland vollständig lahm legen konnte. Die Frankfurt - Hanauer Gesellschaft hatte die bezügliche Offerte

auch acceptirt, doch versagte das Kurfürstenthum Hessen-Cassel seine Genehmigung zu der beabsichtigten Fusion. Konnte demnach zunächst der beabsichtigte Verkauf auch nicht perfect werden, so trat doch auf Vereinbarung der beiden Gesellschaften untereinander finanziell eine Fusion schon mit dem 1. Januar 1863 in Kraft, indem von diesem Tage ab die Frankfurt-Hanauer Gesellschaft ihr Unternehmen auf Rechnung der Hessischen Ludwigsbahn verwaltete, wobei diese den Actionären der Frankfurt-Hanauer Bahn für die ersten 150 Gulden jeder Actie eine feste Rente von 4½ % und für die weiteren 100 Gulden einer jeden solchen die jeweilige Dividende ihrer eigenen Bahn für gleichen Nominalwerth zahlte. Für die Frankfurt-Hanauer Actionäre war dies Abkommen ein äusserst günstiges, denn während dieselben an statutenmässigen Zinsen und Superdividende zusammen

pro 1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858
4	3½	3½	3½	3½	3½	3½	4	5½	5 %

pro 1859	1860	1861	1862	
3½	3½	3½	3½ %	im Durchschnitt 3,82 %

erhalten hatten, stellten sich nunmehr ihre Bezüge, wie folgt:

pro 1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	
5½	5½	5½	5⅘	6$\frac{1}{10}$	6$\frac{3}{10}$	6½	6½	7$\frac{1}{10}$ %	im Durchschnitt 6,09 %.

Im Jahre 1872 ertheilte aber das Königreich Preussen, als Rechtsnachfolger des Kurfürstenthums Hessen-Cassel, und mit ihm das Grossherzogthum Hessen-Darmstadt die Genehmigung zu der oben gedachten Fusion, so dass die Frankfurt-Hanauer Bahn bei gleichzeitiger Auflösung ihrer Gesellschaft am 31. Dezember 1872 nunmehr in das Eigenthum der Hessischen Ludwigsbahn überging.

Dieselbe zahlte ab 30. September 1872 für je 5 Stück Frankfurt-Hanauer St.-Actien à 250 Gulden (= 1250 Gulden) 2 Stück Hessische Ludwigsbahn-St.-Actien à 250 Gulden und 3 Stück 4½ procentige Obligationen à 250 Gulden, im Ganzen also ebenfalls 1250 Gulden rh. und übernahm die Anleihen mit umlaufend 2 979 100 Gulden als Selbstschuldner. Bei verlangter Baarabfindung wurden die Actien zum Nominalwerth eingelöst.

Der irrigen Angabe eines fachwissenschaftlichen Werkes gegenüber wird hier besonders darauf aufmerksam gemacht, dass diese eben behandelte Frankfurt-Hanauer Privatbahn nicht die preussische Staatsbahnstrecke Frankfurt a. M.-Hanau ist, Letztere ist vielmehr seitens des preussischen Staates selbst gebaut worden.

Nachdem die „Hessische Ludwigseisenbahngesellschaft“ die Frankfurt-Hanauer Pr.-Obligationen zunächst ohne Umtausch selbst-

schuldnerisch übernommen hatte, kündigte sie dieselben 1880 resp. 1881 zur baaren Rückzahlung, **und somit giebt es seitdem Frankfurt - Hanauer Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.**

Frankfurt - Offenbacher Eisenbahn.

Im Interesse der überaus industriereichen, zum Grossherzogthum Hessen gehörigen Fabrikstadt Offenbach, die sich auch eines lebhaften Exports erfreut, beschlossen Hessen und die freie Stadt Frankfurt a. M. mit Staatsvertrag vom 12. Dezember 1842, eine Eisenbahn von dort nach Sachsenhausen, Vorstadt von Frankfurt a. M. auf dem linken Mainufer, gemeinschaftlich auf Staatskosten herzustellen, und es wurde die 4,7 km lange Strecke am 1. April 1848 eröffnet. Dieselbe wurde aber über Sachsenhausen hinaus mit der gleichzeitig in Bauangriff genommenen Main-Neckarbahn in Schienenverbindung gebracht, zunächst um die Züge der Letzteren bis zur Fertigstellung der Brücke über den Main in Sachsenhausen auslaufen zu lassen, während dann nach Eröffnung der Mainbrücke von 1849 an die Offenbacher Züge auf den Gleisen der Main - Neckarbahn bis Frankfurt a. M. durchgeführt wurden. Auch bezüglich der Verwaltung trat die Offenbacher Bahn in nächste Berührung mit der Main-Neckarbahn, indem das hessische und Frankfurter resp. später preussische Mitglied der Direction dieser gleichzeitig die Direction der Offenbacher Bahn bildeten.

Mit dem Besitzstande des Staatswesens Frankfurt a. M. ging 1866 auch der betreffende Antheil an der Frankfurt - Offenbacher Bahn mit einem Anlagecapital von 1 548 771 Mk. an Preussen über, welches dann laut Vertrag vom 12. Juni 1868 auch den hessischen Antheil für 568 677 Mk. erwarb.

Die weitere Geschichte dieser Bahn fällt somit unter die der preussischen Staatsbahnen, doch sei auch hier erwähnt, dass später Preussen eine neue Linie Frankfurt a. M.-Sachsenhausen-Offenbach-Hanau baute und seit Eröffnung dieser in 1873 die alte nur noch dem lokalen Personenverkehr zwischen Sachsenhausen und Offenbach dient.

Freiburg - Altbreisacher Eisenbahn.

Zur Erleichterung und Förderung der gegenseitigen Verkehrsbeziehungen bemühten sich 1867 die beiden grossherzoglich badischen Städte Freiburg und Altbreisach im Breisgau zu einer

Eisenbahnverbindung untereinander im Anschluss an die grosse Staatsbahnlinie Mannheim-Basel, und bereits unterm 11. Februar 1868 wurde das bezügliche Gesetz erlassen, inhaltlich dessen die gedachte Linie zur Ausführung durch Privatunternehmer genehmigt wurde. Hierauf hin beantragten die beiden genannten Städte die definitive Concession, welche ihnen dann auch unterm 21. April desselben Jahres ertheilt wurde.

Die Beschaffung des Anlagecapitals übernahm die Stadt Freiburg mit für Rechnung von Altbreisach und erhielt die Genehmigung zur Ausgabe von städtischen Eisenbahnobligationen im Werthe bis zu 1 250 000 Gulden. Der Baseler Bankverein übernahm die Summe von 1 500 000 Francs (= 1 200 000 Mk.) gegen $4^1/_2$ procentige Schuldverschreibungen auf 1000 resp. 5000 Francs lautend, während 398 868 Mk. gegen ebenfalls $4^1/_2$ procentige Schuldverschreibungen im Guldenfusse in Deutschland aufgebracht wurden. Vertragsmässig betheiligte sich die Stadt Altbreisach mit $^1/_6$ an dem Unternehmen und dementsprechend auch an der Capitalsschuld, und die Stadt Freiburg wurde durch die hypothekarische Eintragung in der hiernach entfallenden Höhe sicher gestellt. Einzelne Gemeinden gaben unter bedingungsweiser Schenkung theils Grund und Boden kostenfrei her, theils baare Zuschüsse in einem schätzungsweisen Gesammtwerth von 25 000 Mk.

Den Bau führte die Stadt Freiburg in eigener Regie aus. Derselbe wurde im Dezember 1869 in Angriff genommen, doch konnte die 22,44 km lange Bahn erst am 16. September 1871 dem Verkehr übergeben werden, da bei der geographischen Lage die Bauausführung durch den deutsch-französischen Krieg selbstredend beeinträchtigt wurde.

Den Betrieb übernahm von Anfang an die grossherzogliche Staatsbahnverwaltung. Inhaltlich des betreffenden Vertrages hatte diese die Beamten, die Betriebsmittel, das erforderliche Inventar und Material zu stellen und die laufende Unterhaltung der Bahnanlagen auf eigene Kosten zu besorgen. Erweiterungen und Aenderungen der Bahnanlagen sowie die durch ausserordentliche Beschädigungen in Folge von Brand, Elementarereignissen und Krieg etwa erwachsenden Kosten fielen dagegen den Eigenthümern zur Last. Für Verwaltung und Betriebsführung sollte die Staatsbahnverwaltung generell 50 % der Bruttoeinnahmen erhalten; für die ersten fünf Betriebsjahre, vom Tage der Eröffnung an gerechnet, sollten jedoch den Eigenthümern unbekümmert um die Höhe der Bruttoeinnahmen mindestens 45 000 Gulden (= 77 143 Mk.) verbleiben, so dass ihnen noch ein geringer Reingewinn gewährleistet

war, indem die Verzinsung ihrer Eisenbahnschuld nur 74 666 Mk. erforderte und bei beiden Anleihen die Amortisation erst in 1881 beginnen sollte und durfte. Die hiernach für den Staat sich ergebenden Fehlbeträge an 50 % der jeweiligen Bruttoeinnahme sollten die Eigenthümer der Bahn in späteren Jahren nachvergüten, soweit die ihnen selbst zufallenden 50 % mehr als 4½ % des wirklich aufgewendeten Anlagecapitals erbrächten, jedoch ist diese Bestimmung in Folge der schon frühzeitigen käuflichen Uebernahme der Bahn seitens des Staats nicht zur Geltung gekommen, wie auch die weiteren Vereinbarungen über die Vertheilung eines Reinüberschusses über 6 % der Wirklichkeit gegenüber gegenstandlos geblieben sind.

Zur inneren Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten setzten die beiden Städte eine besondere „Eisenbahncommission für die Freiburg-Altbreisacher Eisenbahn“ ein.

Der Personenverkehr gestaltete sich durchaus günstig, dagegen blieb der Güterverkehr über alles Erwarten schwach, so dass die Gesammteinnahme stets hinter der dem Betriebsvertrage zu Grunde gelegten Bruttoeinnahme von 154 286 Mk. zurückblieb. Der von dieser nach Abzug der oben angegebenen 77 143 Mk. für die Staatsbahnverwaltung verbleibende Ueberschuss reichte zur Deckung der rechnungsmässigen Betriebsausgaben nie hin, so dass derselben aus der Betriebsführung der Bahn alljährlich ein nicht unerhebliches Buchungsdeficit erwuchs. Dasselbe betrug in

1871	1872	1873	1874	1875
26 305 Mk.	74 591 Mk.	63 843 Mk.	68 226 Mk.	64 556 Mk.

1876	1877	
39 213 Mk.	49 151 Mk.	= 385 885 Mk.

Allerdings ist hierbei darauf hinzuweisen, dass — wie schon bei der allgemeinen Abhandlung über das Eisenbahnwesen im Grossherzogthum Baden Seite 22 erörtert worden — die seitens der Staatsbahnverwaltung bezüglich der Privatbahnen in Rechnung gestellten Betriebsausgaben abnorm hoch sind. Bei der hier in Rede stehenden Bahn berechnete sich die Staatsbahnverwaltung dieselben in Procenten der Bruttoeinnahme ausgedrückt für die einzelnen Jahre, wie folgt:

pro	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877
	113,4	96,99	89,62	93,5	91,1	78,1	83,2 %

während die des gesammten badischen Bahnnetzes für dieselben Jahre nach der grossherzoglich badischen Statistik 43,88, 56,06, 56,10, 58,19, 62,18, 62,67, 62,91 % betrugen.

Schon während der Vorverhandlung über die Concessionirung der Bahn hatten die beiden Städte eine event. Verlängerung der Bahn von Altbreisach in Richtung auf Colmar in dem damals noch französischen Elsass unter Ueberbrückung des Rheins ins Auge gefasst. Nachdem Elsass-Lothringen durch den Friedensschluss von 1871 an das Deutsche Reich gefallen, wurde diese Angelegenheit auch staatlicherseits zum Gegenstand von Verhandlungen gemacht, welche dahin zum Abschluss führten, dass die Reichsregierung die auf das Reichsgebiet entfallende Strecke von Colmar östlich bis an das linke Rheinufer baue, die Ausführungen der rechtsrheinischen Strecke bis Altbreisach aber seitens Badens übernommen resp. veranlasst und die Rheinbrücke auf gemeinschaftliche Kosten der Erbauer hergestellt werde. Auf Grund dieses Vertrages erhielten Freiburg und Altbreisach laut Gesetz von 1874 unterm 13. Februar 1875 die Concession zu der gedachten Verlängerung ihrer Bahn. Inzwischen war aber seitens der grossherzoglich badischen Regierung die käufliche Uebernahme der Freiburg-Altbreisacher Bahn ab Eröffnung der Linie Altbreisach-Colmar mit den Eigenthümern bereits vorläufig vereinbart worden. In Folge dessen übernahm die grossherzogliche Staatsbahnverwaltung auch schon die Bauausführung der Neubaustrecke an Stelle der Concessionäre auf Staatskosten. Die Eröffnung der ganzen Linie Altbreisach-Colmar einschliesslich der Rheinbrücke erfolgte am 5. Januar 1878, und von diesem Tage an wurde nach Vereinbarung zwischen den Contrahenten des Betriebsvertrages die Bahn Freiburg-Altbreisach nicht mehr nur im Betrieb, sondern in Pacht der Staatsbahnverwaltung stehend erachtet, welche bis zum demnächstigen käuflichen Erwerb der Bahn den bisherigen Antheil der beiden Städte an der Bruttoeinnahme mit 77 143 Mk. nunmehr als Pacht zahlte. Die käufliche Uebernahme wird bereits per 1. Januar 1879 gerechnet, während der eigentliche Kaufvertrag erst Ende 1881 zum definitiven Abschluss gebracht werden konnte. Als eigentlichen Kaufpreis zahlte der Staat den Nominalwerth der beiden städtischen Eisenbahnanleihen und die oben bei der Capitalsbeschaffung erwähnten Schenkungswerthe, unter theilweiser Ermässigung dieser. Der sich so ergebenden Summe traten noch Zinsen u. s. w. hinzu, so dass der Staat im Ganzen 1 687 100 Mk. zu zahlen hatte.

Alles in Allem gerechnet stellte sich der aus dem Eisenbahnunternehmen gezogene Reingewinn für die Concessionäre auf 40 174 Mk., wovon der ersten Capitalsbetheiligung entsprechend auf Freiburg 33 478 Mk. und auf Altbreisach 6696 Mk. entfielen.

Friedrichrodaer Eisenbahn.

Im Interesse ihrer in dem nördlichen Hauptheil des Herzogthums gelegenen, überaus gewerbthätigen Stadt Waltershausen, deren Spielwaaren aus Papiermaché einen namhaften Handelsartikel bilden und sich weit verbreiteten Rufes erfreuen, welche ferner der Hauptproductionsplatz der unter dem Namen „Gothaische Fleischwaaren“ im Handel erscheinenden Artikel ist, und die auch Marmorwaaren, Tabakspfeifen, Löschgeräthe liefert, liess die herzoglich sachsen-coburg-gothaische Regierung bald nach Eröffnung der Thüringischen Eisenbahn Halle-Eisenach eine Pferdebahn von Waltershausen nördlich nach Fröttstädt (Station der eben genannten Bahn) auf Staatskosten ausführen, welche 3,77 km lang 1848 eröffnet wurde. Als solche bestand sie bis 1875. In diesem Jahre beschloss die Regierung, nachdem inzwischen für Bahnen mit geringerem Verkehr die Möglichkeit und Zulässigkeit eines leichteren und daher billigeren Baues auch für Locomotivbetrieb technisch seitens des Vereins der deutschen Eisenbahnverwaltungen festgestellt war, die Waltershausener Pferdebahn in eine Locomotivbahn nach den neuen Normen umzubauen und dieselbe südlich bis zu der als Badeort und Sommeraufenthalt wohl allgemein bekannten Stadt Friedrichroda, welche gleichzeitig der Mittelpunkt eines kleinen Bergbaureviers ist, weiterzuführen.

Die Ausführung wurde mit Bauconcession vom 21. August 1875 dem Eisenbahnunternehmer Bachstein in Berlin für 450 000 Mk. übertragen, wobei jedoch die herzogliche Regierung den Grunderwerb selbst besorgte.

Das hiernach erforderliche Capital entnahm sie zum grössten Theil dem Erlös einer Staatsanleihe, den Rest aber flüssigen Staatsfonds.

Die Bahn wurde, in ihrer ganzen Ausdehnung 8,92 km lang, am 2. Juli 1876 für den Locomotivbetrieb eröffnet und von Anfang an an Bachstein zu pachtweisem Betriebe übertragen. Derselbe hatte hierbei die erforderlichen Betriebsmittel zu stellen, wobei jedoch noch ein Personen- und zwei Güterwagen der ehemaligen Pferdebahn mit zur Verwendung kamen. Die Bruttoeinnahmen fielen ganz dem Pächter zu, und derselbe hatte hiervon ausser den Betriebsausgaben die Dotirung des Erneuerungsfonds mit jährlich 4000 Mk. zu leisten und an die herzogliche Regierung eine Pacht von zunächst 18 720 Mk. zu zahlen, durch welche das seitens der Regierung ursprünglich aufgewendete Anlagecapital von 616 700 Mk. mit 3 % verzinst wurde. Der weitere Ueberschuss der Brutto-

einnahmen fiel dem Pächter als Verzinsung und Amortisation seines in den Betriebsmitteln u. s. w. angelegten Capitals sowie als Aequivalent für seine Leistungen und sein Risico zu.

Der Verkehr gestaltete sich von Anfang an für die geringe Ausdehnung der Bahn durchaus günstig; die Hauptseite desselben hat bei dem Charakter der Hauptstation Friedrichroda stets der Personenverkehr gebildet, während der Güterverkehr durchschnittlich nur $^1/_4$ der Gesammteinnahmen erbrachte. Die buchmässigen Betriebsausgaben schwankten zwischen 58,5 und 74 % der Bruttoeinnahmen und betrugen im Durchschnitt 65,1 % derselben. Das erste volle Betriebsjahr 1877 erforderte zur Completirung der Pacht seitens des Betriebspächters einen Zuschuss von 1129 Mk. Später ist ein solcher nie wieder erforderlich gewesen, vielmehr sind dem Pächter in der Folgezeit alljährlich namhafte Beträge zugeflossen, um so mehr, als seit 1882 die Pachtquote auf 17 000 Mk. herabgesetzt wurde. Diese Summe verzinste das damalige staatsseitige Anlagecapital mit 2,75 %, das bis ult. März 1889 auf 670 639 Mk. = 75 184 Mk. pro 1 km, erhöhte, nur noch mit 2,53 %. Die dem Betriebspächter verbliebenen Beträge stellten sich, wie folgt:

pro	1878	1879	1880	1881	1882
	7 928 Mk.	10 506 Mk.	13 220 Mk.	10 597 Mk.	14 884 Mk.
pro	1883	1884	1885	1886	1887
	14 320 Mk.	20 524 Mk.	18 598 Mk.	22 141 Mk.	24 732 Mk.

pro 1888 und I. Quartal 1889
29 566 Mk.

Die fixirte Pachtsumme zuzüglich der dem Betriebspächter zugeflossenen Beträge resp. abzüglich des im Jahre 1877 von diesem geleisteten Zuschusses ergeben für das seitens der Regierung und seitens des Betriebspächters in seinen Betriebsmitteln im Ganzen für die Bahn aufgewendete jeweilige Anlagecapital folgende Procentsätze:

pro	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
	2,4	3,7	4,1	4,5	4,1	4,5	4,4	5,1	4,5	4,8	5,2	6,06 %

und es bilden diese die wirkliche Rentabilität des Unternehmens.

Laut des zwischen der herzoglichen und der königl. preussischen Regierung unterm 26. November 1887 abgeschlossenen Staatsvertrages ist die Friedrichrodaer Eisenbahn am 1. April 1889 lasten- und schuldenfrei ohne weitere Entschädigung in Eigenthum, Verwaltung und Betrieb des preussischen Staats übergegangen, wogegen dieser die Ausführung verschiedener anderer Bahnen im Herzogthum auf preussische Staatskosten übernahm.

Der Erneuerungsfonds mit einem Bestand von 14 784 Mk. ist der herzoglichen Regierung verblieben. Der Betriebspächter, dessen Vertrag bis 1. Oktober 1892 lief, ist für den Rücktritt von diesem mit einem Abstandsgeld von 75 000 Mk. seitens der herzoglichen Regierung abgefunden worden. Die Bahn ist dem Eisenbahndirectionsbezirk Erfurt zugetheilt.

Gössnitz-Geraer Eisenbahn.

Um die im Herzogthum Sachsen-Altenburg gelegenen gewerbreichen Städte Schmölln und Ronneburg in das Eisenbahnnetz zu ziehen, constituirte sich 1863 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Ronneburg behufs Erbauung einer Eisenbahn von Gössnitz, Station der sächsischen Staatsbahnlinie Leipzig-Hof, über Schmölln und Ronneburg nach Gera, der damaligen Endstation der Thüringischen Zweigbahn Weissenfels-Gera. Die Gesellschaft erhielt unter dem 13. Juli desselben Jahres von den beiden, der geographischen Lage nach betheiligten Staaten, dem Herzogthum Sachsen-Altenburg und dem Fürstenthum Reuss j. L., die Concession, und hierbei wurde das Anlagecapital auf 6 390 000 Mk. festgesetzt, hiervon jedoch nur 4 791 300 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. begeben. Von diesen übernahm die herzoglich altenburgische Regierung 2 250 000 Mk. und verzichtete für dieselben insoweit auf Dividende, dass zunächst die Privatactien eine solche von 4 % erhalten sollten. Bei einem Reinertrage von 4 % des gesammten Anlagecapitals und darüber nahmen aber sämmtliche Actien gleichmässig an der Dividende Theil. In diesem Anlagecapital sind die erforderlichen Betriebsmittel jedoch nicht mit enthalten, indem die Gesellschaft solche nicht selbst beschaffte, dieselben vielmehr von der sächsischen Staatsbahnverwaltung, welche von Eröffnung an den Betrieb für Rechnung der Gesellschaft übernahm, gestellt wurden. Diese berechnete den Werth der erforderlichen Betriebsmittel mit 1 107 000 Mk., und die Gössnitz-Geraer Eisenbahngesellschaft musste ihrerseits diese Summe verzinsen, wobei der hierzu erforderliche Betrag der Gesellschaft in den Betriebsausgaben mit angerechnet wurde.

Der Bau begann 1864, und die Eröffnung der 34,5 km langen Strecke erfolgte am 28. Dezember 1865. Da von dem concessionirten Anlagecapital nicht mehr als die oben aufgeführte erste Emission begeben worden ist, stellte sich die kilometrische Belastung auf 138 878 Mk., wohl verstanden ohne Betriebsmittel.

Die Bahn diente ausser dem Verkehr der Städte Schmölln und Ronneburg noch ganz besonders dem zwischen der industriell hoch entwickelten Fabrikstadt Gera und dem Königreich Sachsen, speciell auch dem Zwickauer Kohlenrevier. Die Haupteinnahmequelle bildete von Anfang an der Güterverkehr, und bei diesem stehen die Transporte von Kohlen, Steinen, Erden, Cement, Kalk, Gips und Getreide obenan. Die Privatactien konnten vom ersten vollen Betriebsjahr 1866 an alljährlich Dividende erhalten, während auf die altenburgischen Staatsactien 1866 und 1867 gar keine und mit Ausnahme der Jahre 1872 bis 1875 nur eine beschränkte Dividende entfiel. Für die einzelnen Jahre stellten sich dieselben, wie folgt:

pro	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873
Privatactien	3	$3\frac{1}{2}$	4	4	4	4	$4\frac{4}{5}$	$4\frac{5}{6}$ %
Staatsactien	0	0	$1\frac{24}{25}$	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{8}$	$3\frac{3}{10}$	$4\frac{4}{5}$	$4\frac{5}{6}$ %

pro	1874	1875	1876	1877
Privatactien	$4\frac{2}{3}$	$5\frac{1}{10}$	4	4 %
Staatsactien	$4\frac{2}{3}$	$5\frac{1}{10}$	$1\frac{3}{4}$	$\frac{2}{5}$ %

mithin im Durchschnitt für die Privatactien $4\frac{8}{45}$ %, und für die Staatsactien $2\frac{11}{18}$ %. Der Rückgang von 1875 zu 1876 und 1877 gegenüber der früher von Jahr zu Jahr steigenden Rentabilität erklärt sich aus der Eröffnung der Linie Wolfsgefährt-Weischlitz in 1875 und Werdau-Weida in 1876, durch welch erstere der Gössnitz-Geraer Bahn der Verkehr nach Süden entzogen wurde, während Werdau-Weida ihr die Zwickauer Kohlentransporte nahm. Ausserdem stiegen zu dem gleichen Zeitpunkt die Betriebsausgaben von 65 % in 1875 resp. von 62,11 % der Bruttoeinnahme im Durchschnitt der vorher gegangenen Jahre auf 74,25 % in 1876 und 77,46 % in 1877.

Dieser Rückgang des Unternehmens, der sich bei dem jähen Einsetzen schon bei Eröffnung der Concurrenzlinien noch zu vermehren drohte, veranlasste die Gesellschaft, im Jahre 1877 ihr Unternehmen dem königlich sächsischen Staat zum Kauf anzubieten, und die Verhandlungen führten dahin zum Abschluss, dass die Bahn am 1. Januar 1878 in das Eigenthum desselben überging. Hierbei erhielt jede Actie à 300 Mk. den gleichen Nominalbetrag in 3 procentigen sächsischen Rentenpapieren und 60 Mk. baar. Der Umtausch erfolgte vom 1. Oktober 1878 an, so dass ausser dem Capital noch die Zinsen mit 6,75 Mk. pro 300 Mk. für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 1878 zur Auszahlung gelangten.

Hiernach giebt es Gössnitz-Geraer Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn.

Bereits Anfang der siebziger Jahre waren zwei verschiedene Projecte mit der Anfangsstrecke Gotha-Ohrdruf aufgestellt worden; das eine erstreckte sich auf eine Eisenbahnverbindung von Gotha über Ohrdruf-Schmalkalden-Wernshausen nach Fulda, das andere von Gotha über Ohrdruf nach Ilmenau und von dort nach Arnstadt, jedoch reifte keins derselben zur Verwirklichung. In Folge dessen bemühte sich die Regierung des Herzogthums Sachsen-Coburg-Gotha, um Industrie und Handel ihrer überaus gewerbthätigen Stadt Ohrdruf vor Rückgang zu bewahren, um das Zustandekommen einer Lokalbahn von Gotha nach Ohrdruf, liess zu diesem Zweck ihrerseits die Vorarbeiten ausführen und billigte für die in Pr.-Obligationen aufzubringende Hälfte des auf 2 000 000 Mk. veranschlagten Anlagecapitals die Garantie auf volle Verzinsung sowie auf Deckung der etwaigen Betriebsausfälle bei bedingter Rückzahlung der erforderlichen Zuschüsse zu. Nachdem das Zustandekommen einer Actiengesellschaft durch Betheiligung der Städte Gotha und Ohrdruf gesichert war, schloss wiederum die herzogliche Regierung ihrerseits unter dem 7. November 1874 über die Ausführung des Baues bezüglichen Vertrag mit dem hierbei zum ersten Male als Eisenbahnbauunternehmer selbstständig auftretenden Schüler Strousbergs, H. Bachstein in Berlin, ab. Hierauf bildete sich unter dem 18. Januar 1875 die Actiengesellschaft mit Sitz in Gotha und erhielt unterm 19. desselben Monats die landesherrliche Concession zum Bau der gedachten Linie.

Das Grundcapital war auf 1 000 000 Mk. in Actien à 500 Mk. und 1 000 000 Mk. in $4^1/_2$ procentigen Pr.-Obligationen, im Ganzen somit auf 2 000 000 Mk. festgesetzt worden, für welchen Betrag der Bauunternehmer Bachstein die Bauausführung einschliesslich des Grunderwerbs, jedoch ohne Beschaffung von Betriebsmitteln, übernahm; die Regierung hatte hierbei durch vorherige Vereinbarung mit den betreffenden Besitzern den freihändigen Ankauf des Terrains geregelt. Von dem Actiencapital übernahmen:

die herzogliche Domänenverwaltung . .	150 000 Mk.
die Stadt Gotha	50 000 „
die Stadt Ohrdruf	360 000 „
und der Bauunternehmer	90 000 Mk.

Die Pr.-Obligationen wurden von der Firma S. Bleichröder in Berlin übernommen und an die dortige Börse gebracht, der Zinsfuss derselben jedoch per 1. Januar 1883 auf 4 % herabgesetzt. Die Actien sind nie in den öffentlichen Verkehr gekommen.

Der Bau wurde sofort nach Eingang der Concession in Angriff genommen und die Bahn 17,31 km lang am 8. Mai 1876 dem Verkehr übergeben. Die kilometrische Belastung stellt sich sonach auf 115 540 Mk., wohl verstanden ohne Betriebsmittel.

Den Betrieb übernahm von Anfang an die Thüringische Eisenbahngesellschaft unter Gestellung der Betriebsmittel à conto der Eigenthümerin gegen Erstattung der wirklichen Betriebskosten. Bei Uebergang der Thüringischen Bahn in den Besitz des preussischen Staats 1882 trat dieser in den Betriebsüberlassungsvertrag ein. Nachdem 1878 einheitliche Normen für den Betrieb von Bahnen untergeordneter Bedeutung eingeführt worden, waren zur Herabminderung der Betriebskosten diese seit 1882 auch bei dieser Bahn zur Anwendung gekommen.

Obgleich sich der Verkehr ganz gut entwickelte, so waren doch in Folge der hohen Betriebskosten die finanziellen Resultate so ungünstige, dass die Regierung in Erfüllung ihrer übernommenen Garantien erhebliche Zuschüsse leisten musste.

Dieselben betrugen:

½ Jahr pro 1876	1877	1878	1879	1880
29 200 Mk.	85 628 Mk.	42 233 Mk.	71 370 Mk.	30 364 Mk.

pro 1881	1882	1883	1884	
25 565 Mk.	3510 Mk.	nichts	nichts	im Ganzen 287 870 Mk.

Die St.-Actien hatten nie Dividende erhalten können.

Diese Verhältnisse veranlassten die herzogliche Regierung, mit der Gesellschaft wegen käuflichen Erwerbs der Bahn in Verbindung zu treten, und dieselbe ging auch per 1. April 1885 in das Eigenthum des Staates über. Derselbe zahlte für die St.-Actien 5 %, d. i. für 1 000 000 Mk. 50 000 Mk., und löste die Pr.-Obligationen im noch vollen Betrage von 1 000 000 Mk. baar ein, da die Amortisation statutengemäss noch nicht begonnen hatte; dieselbe sollte nämlich erst in demjenigen Jahre in Angriff genommen werden, in welchem die Actien zum ersten Male eine Dividende von 4½ % erhielten.

An dem Betriebsvertrage wurde durch den Besitzwechsel nichts geändert.

Die beiden folgenden Betriebsjahre 1885/86 und 1886/87 ergaben keinen Ueberschuss, das Jahr 1887/88 dagegen einen solchen von 5310 Mk., und 1888/89 9220 Mk., was einer Verzinsung von 0,50 resp. 0,88 % des seitens der herzoglichen Regierung aufgewendeten Kaufpreises von 1 050 000 Mk. gleichkommt. Per 1. April 1889 ist die Bahn laut Staatsvertrag vom 26. November

1887 lasten- und schuldenfrei zusammen mit der anderen gothaischen Staatsbahn, der Friedrichrodaer Bahn, in das Eigenthum des preussischen Staats übergegangen, wogegen dieser die Ausführung der von der herzoglichen Regierung geplanten Neubauprojecte auf seine Kosten als preussische Staatsbahnen übernahm. Die Ohrdrufer Bahn bildet einen Bestandtheil des Directionsbezirks Erfurt.

Gotha-Ohrdrufer Eisenbahnpapiere giebt es nicht mehr.

Greiz-Brunner Eisenbahn.

Schon lange erstrebten die industriellen Kreise der Stadt Greiz, deren Fabrikate sich eines weit verbreiteten Rufes erfreuen, den Anschluss an das Bahnnetz, um ihre Gewerbe und Handelsbeziehungen vor der allen abseits des Bahnnetzes gelegenen Wohnplätzen drohenden Gefahr des Rückganges zu bewahren. Derselbe war nur an die sächsische Staatsbahnlinie Leipzig-Hof zu suchen, jedoch verstand sich die königlich sächsische Staatsregierung zunächst nicht zur Ausführung der gedachten Linie auf Staatskosten. Man beschloss deshalb in den interessirten Kreisen, dieselbe als Privatbahn herzustellen, und es bildete sich 1862 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Greiz zur Erbauung einer Eisenbahn von dort nach Brunn an der Linie Leipzig-Hof in der Nähe der Station Neumark. Dieselbe erhielt von den beiden betheiligten Staaten, dem Königreich Sachsen und dem Fürstenthum Reuss ä. L., unterm 22. August bezw. 19. März 1864 die Concession, begann den Bau noch in demselben Jahre, und die 10,2 km lange Strecke wurde am 23. Oktober 1865 dem Verkehr übergeben.

Das Anlagecapital war auf 1 140 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. festgesetzt worden, und hiervon hatte die Regierung des gedachten Fürstenthums Reuss, dessen Landeshauptstadt Greiz ist, Actien im Betrage von 300 000 Mk. übernommen, hierbei auch auf die Dauer von 15 Jahren insoweit auf Dividenden verzichtet, als die Privatactien weniger als 4 % erhalten sollten, welcher Verzicht während des selbstständigen Bestehens der Bahn stets in Anspruch genommen werden musste.

Den Betrieb übernahm von Anfang an die sächsische Staatsbahnverwaltung für Rechnung der Gesellschaft. Dieselbe stellte auch je nach Bedarf die erforderlichen offenen Güterwagen, da die Gesellschaft an eigenen Betriebsmitteln nur Locomotiven, Personenwagen und bedeckte Güterwagen hatte. Auch wurden ihre Züge geschlossen zwischen Greiz und der Station Neumark durchgeführt, wobei sie für Mitbenutzung der 1,9 km langen Strecke Brunn-

Neumark an die sächsische Staatsbahnverwaltung ein jährliches Bahngeld von 1860 Mk. zu zahlen hatte.

Wirkliche Anleihen hat die Gesellschaft nicht aufgenommen, sondern gegebenen Falls nur Handdarlehen contrahirt, und somit stellte sich die kilometrische Belastung auf 111 764 Mk. Da die Bahn fast ausschliesslich auf den Verkehr der Stadt Greiz angewiesen war und ein hoher Procentsatz der Bruttoeinnahmen durch die Betriebsausgaben absorbirt wurde — zwischen $70^1/_2$ und $91^1/_2$ % schwankend —, so war die Rentabilität nur eine geringe, und es konnten die Privatactien in den einzelnen Jahren nur folgende Dividenden erhalten:

pro	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875
	0	0	0,75	1,2	0,56	2,2	2,5	0,75	2,8	3,75 %

im Durchschnitt 1,45 %, während die reussischen Staatsactien alljährlich leer ausgingen.

Bereits bei Concession der „Sächsisch-Thüringischen Verbindungsbahn" (Wolfsgefährt-Weischlitz) im Jahre 1872 war die Erwerbung der Greiz-Brunner Eisenbahn durch die neue Gesellschaft vorgesehen worden, bis zur Eröffnung der neuen Linie aber nicht erfolgt. In Folge dessen bot die Greiz-Brunner Gesellschaft selbst dem königlich sächsischen Staat die Bahn zum Kauf an, und es ging dieselbe mit Rechnung vom 1. Januar 1876 in das volle Eigenthum jenes über. Die Gesellschaft erzielte gegenüber der bisherigen Durchschnittsdividende einen sehr günstigen Kaufpreis, indem die Actien auf dem Wege der Abstempelung in 3procentige Staatsrentenpapiere umgewandelt wurden. Die Abstempelung erfolgte vom 1. August 1877 ab, doch erhielten hierbei die Actien auch pro 1876 die vereinbarte Rente von 3 %. Ferner gestattete die Restausschüttung der Liquidationsmasse in 1878 noch eine Auszahlung von 7,80 Mk. für jede Actie à 300 Mk.

An Fonds fielen dem Staat 71 766 Mk. zu. Entsprechend dem damaligen niedrigen Course der 3procentigen Staatspapiere berechnete sich der Staat den Erwerbspreis nur auf 810 460 Mk.

Greiz-Brunner Eisenbahnpapiere giebt es nach Obigem nicht mehr im Verkehr, *da die Actien durch Abstempelung in die Reihe der Staatspapiere eingetreten sind.*

Grossenhainer Zweigbahn.

(Pristewitz-Grossenhain.)

Nachdem die Fabrikstadt Grossenhain, welche damals noch ausschliesslich Leipzig als Absatzplatz für ihre Industrie hatte, sich

bei der Leipzig-Dresdener Eisenbahncompagnie vergeblich um den Bau einer Zweigbahn bemüht, traten die Interessenten 1861 zwecks Erbauung einer eigenen Eisenbahn von Grossenhain nach der Station Pristewitz der Linie Leipzig-Dresden zusammen, und Ende desselben Jahres constituirte sich hierzu eine besondere Actiengesellschaft unter der Firma „Zweigeisenbahngesellschaft zu Grossenhain". Die definitive Concession erhielt die Gesellschaft erst unterm 6. Oktober 1862, indess hatte der Bau schon früher mit vorläufiger Genehmigung begonnen, so dass die 5,1 km lange Linie bereits am 14. Oktober 1862 eröffnet werden konnte.

Das Anlagecapital war in der Concession auf 270 000 Mk. festgesetzt gewesen, wurde aber laut Statutnachtrag vom 13. Oktober 1863 auf 300000 Mk. in St.-Actien à 300 oder 150 Mk. erhöht, und somit entfallen auf 1 km 58 961 Mk.

Den Betrieb übernahm die Gesellschaft selbst, hatte aber an eigenen Betriebsmitteln nur zwei Tenderlocomotiven; die Personen- und Güterwagen wurden nach Bedarf von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn gegen die regulativmässige Wagenmiethe gestellt.

Dafür, dass die Bahn, ohne Anschluss in Grossenhain, ausschliesslich lokalen Interessen diente, gestaltete sich Verkehr und Rentabilität bei der industriellen Wichtigkeit der Stadt und der commerziellen Bedeutung ihrer grossen Fabriketablissements durchaus günstig, so dass sich das in der Bahn angelegte Capital durchschnittlich mit 4½ % verzinste.

Nachdem die Fortsetzung von Grossenhain nördlich nach Cottbus seitens einer besonderen neuen Gesellschaft bis zur Verwirklichung gediehen war, und sich nach deren Eröffnung für die Grossenhainer Gesellschaft selbstständiger Betrieb ohne eigene Betriebsmittel nur schwerlich hätte durchführen lassen, beschloss Letztere, ihre Bahn an die Leipzig-Dresdener oder Cottbus-Grossenhainer Gesellschaft zu verkaufen, und die Verhandlungen gelangten mit der Ersteren dahin zum Abschluss, dass die Bahn am 1. Juli 1869 in das Eigenthum der Leipzig-Dresdener Eisenbahncompagnie überging.

Dieselbe zahlte für je eine Actie à 300 Mk. eine Leipzig-Dresdener 4procentige Pr.-Obligation gleichen Nennwerths und 60 Mk. baar, somit im Ganzen 300 000 Mk. 4procentiger Obligationen und 60 000 Mk. baar.

Actienscheine der „Zweigeisenbahngesellschaft zu Grossenhain" giebt es sonach nicht mehr.

Grossherzogliche Friedrich-Franz-Bahn.

Das Eisenbahnnetz des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin bestand zunächst aus der Theilstrecke der Berlin-Hamburger Bahn und aus den an diese anschliessenden Linien der Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft von Hagenow über Schwerin nach Rostock und Wismar und östlich nach Güstrow. Die letztere Gesellschaft hatte ihrerseits bereits 1856 die Verlängerung ihrer Linien von Güstrow östlich durch Mecklenburg-Strelitz bis an die preussische Grenze gegen Stettin in Aussicht genommen, dieses Project schliesslich aber aufgegeben, da ihr die beanspruchte Landesbeihülfe resp. Zinsgarantie für das erforderliche Anlagecapital in Folge der ablehnenden Haltung der Stände nicht gewährt werden konnte. In Anbetracht der Bedeutung der projectirten Linie für das Grossherzogthum und für die bereits bestehenden Eisenbahnlinien entschloss sich aber Se. Königliche Hoheit der Grossherzog, die in Rede stehende Linie auf landesherrliche Kosten auszuführen. Zunächst wurde jedoch, da die Verständigung mit Preussen bezüglich des Weiterbaues bis Pasewalk an der Berlin-Stettiner Bahn noch ausstand, nur die Strecke von Güstrow bis Neubrandenburg in Mecklenburg-Strelitz am 23. April 1862 in Bauangriff genommen und, 88 km lang, am 15. November 1864, die 28,3 km lange Reststrecke bis zur preussischen Grenze aber am 1. Januar 1867 eröffnet, nachdem die preussische Anschlussstrecke Ende 1866 dem Verkehr übergeben worden war. Der Betriebswechsel findet von jeher und noch heute auf der preussischen Station Strasburg i. U. statt. Diese Bahn wurde, wie schon gesagt, auf landesherrliche Kosten und zwar theils aus disponiblen Mitteln, theils aus dem Erlös einer landesherrlichen 4procentigen und mit 1 % amortisirbaren Anleihe von 1862 ausgeführt, auch hatte Mecklenburg-Strelitz zu derselben eine baare Beihülfe à fonds perdu im Betrage von 750 000 Mk. und das verwendbare Domanialterrain kostenlos hergegeben. Im Ganzen hatte diese Bahn einen Aufwand von 14 919 633 Mk., mithin 1 km 128 285 Mk. erfordert.

Inzwischen hatte sich herausgestellt, dass die zum Bau der Linie Kleinen-Lübeck auf der Westseite des mecklenburgischen Bahnnetzes gebildete und concessionirte Gesellschaft den Bau in der vereinbarten Frist nicht einmal beginnen, viel weniger aber vollenden konnte. Um nun dieses für das Land und besonders für das bestehende Bahnnetz wichtige Project nicht fallen zu lassen, entschloss sich abermals der Landesherr zur Ausführung auch

dieser Bahn auf Höchsteigene Kosten und liess hierzu 1868 eine 5procentige und mit 3 % zu amortisirende Anleihe im Betrage von 7 500 000 Mk. auf die Hausgüter aufnehmen. Diese 59,3 km lange Strecke wurde am 1. Juli 1870 eröffnet.

Um nun den unvermeidlichen Unzuträglichkeiten vorzubeugen, welche sich daraus ergeben mussten, dass im Osten und Westen die Eisenbahnen in landesherrlichem Besitz, die in der Mitte gelegenen und gerade wichtigeren Linien aber in Eigenthum und Betrieb einer Privatgesellschaft standen, veranlassten den Landesherrn zum Ankauf auch dieser Letzteren, und es führten die bezüglichen Verhandlungen nach mehrfachem Hin und Wider zu dem Vertrage vom 20. April 1870, inhaltlich dessen das Unternehmen der Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft mit Rechnung vom 1. Januar am 28. Mai desselben Jahres in landesherrlichen Besitz überging. Der Kaufpreis belief sich für die St.-Actien im Betrage von 13 050 000 Mk. auf 13 050 000 Mk. in 3½procentigen, mit ½ % amortisirbaren grossherzoglich mecklenburgischen Obligationen und eine Convertirungsprämie von 30 Mk. für die Actie à 600 Mk. = 652 500 Mk. sowie auf Uebernahme der noch in Umlauf befindlichen 4procentigen Pr.-Actien mit 729 600 Mk. bei nunmehr 5procentiger Amortisation dieser und Uebernahme der noch umlaufenden 4procentigen mit ½ % zu amortisirenden Pr.-Obligationen im Betrage von 4 104 900 Mk., Alles in Allem also auf 18 537 000 Mk., während dem Käufer an Fonds der Gesellschaft 556 587 Mk. zufielen, die indess schon in den Jahren 1870 und 1871 für das Bahnnetz verwendet wurden.

Das Unternehmen bestand bei Uebergang an den Staat aus den Strecken Hagenow-Schwerin, Schwerin-Kleinen-Wismar, Kleinen-Bützow-Rostock und Bützow-Güstrow mit zusammen 145,1 km.

Das auf diese Weise nun in der Hand des Landesherrn vereinigte Bahnnetz durchzog bereits die beiden Grossherzogthümer Mecklenburg-Schwerin und Strelitz in ihrer ganzen Ausdehnung von Osten nach Westen, verband die wichtigsten Städte derselben untereinander und hatte Anschluss nach Stettin, Berlin und Hamburg. Die Gesammtlänge desselben betrug 320,7 km mit einem Anlagecapital von 41 132 634 Mk., mithin pro 1 km 128 259 Mk.

Was nun die Gestaltung des Verkehrs anbelangt, so sind zwei Perioden zu unterscheiden, die des gesonderten Bestehens der Linie Güstrow-Neubrandenburg-Grenze und diejenige nach Erwerb der Mecklenburgischen Privatbahn und Fertigstellung der Linie Lübeck-Kleinen. Die erste konnte nur ungenügende Resultate liefern. Ist schon für jedes Eisenbahnunternehmen mit ver-

schwindend geringen Ausnahmen die Entwickelungsperiode schwer, so war dies hier um so mehr der Fall, da das Verkehrsgebiet der in Rede stehenden Linie nur schwach bevölkert und die gewerbliche und Fabrikthätigkeit desselben ganz unbedeutend ist resp. war, während Landwirthschaft, Pferde- und Viehzucht allerdings auf hoher Stufe stehen und durchschnittlich jetzt auch reiche Ausfuhr gestatten, doch konnte sich diese erst durch die Eisenbahnen allmählich entwickeln. Auch die Eröffnung der preussischen Anschlussstrecke konnte zunächst hierin wenig ändern, da auch der Durchgangsverkehr Zeit braucht, sich auf neue Linien zu gewöhnen. Den hiernach nur geringen Einnahmen standen aber, wie bei allen Bahnen in den ersten Jahren, hohe Betriebsausgaben gegenüber. In Procenten der Bruttoeinnahmen ausgedrückt, schwankten dieselben zwischen 62,7 und 74,5 % und betrugen durchschnittlich 68,5 %. Der demnach erzielte Ueberschuss, welcher — da für die Bahn keine besonderen Fonds geführt wurden — stets im vollen Betrage an die Staatskasse zur Ablieferung gelangte, verzinste das aufgewendete Anlagecapital in den einzelnen Jahren, wie folgt:

pro	1866	1867	1868	1869
	1,13	1,22	1,44	1,74 %

das ist im Durchschnitt 1,38 %. In vollen Summen ausgedrückt, ergab er:

1866	1867	1868	1869
131 775 Mk.	181 145 Mk.	215 535 Mk.	260 343 Mk.

während die Bedienung der hier nur in Frage kommenden ersten Eisenbahnanleihe schon 300 000 Mk. erforderte, von einer Verzinsung des anderweitig aufgebrachten Anlagecapitals ganz zu schweigen. In der zweiten Periode gestaltete sich der Verkehr für das nunmehrige Netz der landesherrlichen Bahnen auch über die gewonnene Längenausdehnung hinaus unvergleichlich günstiger. Diese war von rund 116 km auf rund 320 km gestiegen, also bei Weitem noch nicht auf das Dreifache. Die Bruttoeinnahmen dagegen stiegen von 777 429 Mk. in 1869 auf 2 762 964 Mk. in 1870, auf 3 398 694 Mk. in 1871 und auf 3 669 198 Mk. in 1872.

Dies erklärt sich daraus, dass das Verkehrsgebiet der neu hinzugetretenen Privatbahn den noch reicheren Theil des Grossherzogthums, die grösseren Städte desselben und unter diesen auch die wichtigen Handelsstädte Rostock und Wismar umfasst, die erste Entwickelungsperiode dieser Bahn, gleichzeitig aber auch die der Neubrandenburger Linie überwunden war, und durch die ebenfalls 1870 eröffnete Linie Kleinen-Lübeck die mecklenburgischen Bahnen für den Durchgangsverkehr ganz anders zur Geltung kamen.

Andererseits gingen aber auch nunmehr die Betriebsausgaben von durchschnittlich 68,5 % auf 55,1 % der Bruttoeinnahmen herunter.

Der hiernach erzielte Ueberschuss ergab eine Verzinsung des Anlagecapitals von 2,81 % in 1870, 3,24 % in 1871 und 3,64 % in 1872, im Durchschnitt also von 3,25 %. Hiervon wurden aber in 1870: 48 600 Mk. zur Beschaffung von Personenwagen und in 1872: 120 000 Mk. zur Verbesserung der Bahnanlagen aufgewendet, so dass an die Staatskasse zur Ablieferung kamen aus

1870	1871	1872
1 041 297 Mk.	1 366 278 Mk.	1 430 501 Mk.

während Verzinsung und Amortisation der beiden Staatseisenbahnanleihen für die Neubrandenburger und die Linie Lübeck-Kleinen sowie der zur Einlösung der Privatbahnactien ausgegebenen grossherzoglich-mecklenburgischen Obligationen und der übernommenen Prioritätsactien und Obligationen jährlich 1 721 960 Mk. erforderte. Die Bahnen legten dem Staat somit noch immer finanzielle Opfer auf, indess darf nicht übersehen werden, dass die Amortisationssätze zum Theil ganz ausnahmsweise hohe waren. Obgleich, wie vorstehend speciell behandelt, der Reinertrag der Bahnen in jedem Jahre zunahm und die Capitalsbelastung andererseits durch die hohe Amortisation sich rasch verringerte, veranlassten doch finanzielle Rücksichten schon bald den Landesherrn wieder zum Verkauf der Bahnen mittelst Vertrages vom 2. April 1873 an ein Consortium von Bankinstituten, bestehend aus der Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt, der Discontogesellschaft zu Berlin und dem Bankhause A. Carstanjen zu Köln, für den Preis von 9 000 000 Mk. baar und einer 64 Jahre lang zu zahlenden Annuität von 960 000 Mk, worauf dieses inhaltlich des Vertrages eine Actiengesellschaft zur Uebernahme des Eigenthums und des Betriebes der Bahnen zu gründen und derselben zur ersten Dotirung der zu bildenden Fonds 3 000 000 Mk. zu überweisen hatte. Die Annuität repräsentirt einen Capitalwerth von 19 200 000 Mk., so dass sich der Erlös aus den Bahnen auf 32 700 000 Mk. stellte, während sich das wirklich verwendete Bau- und Einrichtcapital derselben ult. 1872 auf 42 450 347 Mk. und das von dem Landesherrn darin angelegte auf 40 206 600 Mk. belief. Die Uebergabe der Bahnen an die neue Gesellschaft erfolgte am 1. Januar 1874, doch war die Verwaltung derselben für Rechnung dieser bereits ab 1. Januar 1873 geschehen.

Inzwischen sind die landesherrlichen Eisenbahnanleihen von 1862 und 1868 per 1. Januar 1887 resp. 1. Mai 1874 zurückgezahlt, desgleichen der Rest der Pr.-Obligationen der ehemaligen

„Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft“ gleichfalls per 1. Januar 1887, ebenso ist die planmässige Tilgung der Pr.-Actien dieser Gesellschaft inzwischen beendet. Dagegen wurde zu diesen Finanzoperationen 1886 eine „Mecklenburgische $3^1/_2$ procentige consolidirte Anleihe“ im Betrage von 12 000 000 Mk. aufgenommen. Die mecklenburgischen Eisenbahnschulden belaufen sich somit gegenwärtig (1889) auf den Rest der $3^1/_2$ procentigen Anleihe von 1870 und auf die eben angegebene Anleihe von 1886.

Güstrow-Bützower Eisenbahn.

Die Stadt Güstrow bildete schon vor Einführung der Eisenbahnen den Mittelpunkt des mecklenburgischen Binnenhandels; um so mehr musste sie aber auch, um diese Bedeutung nicht zu verlieren, darauf bedacht sein, möglichst frühzeitig in das Schienennetz gezogen zu werden. Sie richtete ihre Bestrebungen gleichzeitig mit den mecklenburgischen Seestädten Wismar und Rostock auf diesen Punkt, bald nachdem die Herstellung der Berlin-Hamburger Bahn gesichert war. Zur Ausführung der in Betracht kommenden drei Projecte behufs Verbindung der Städte Rostock, Wismar und Güstrow mit der Landeshauptstadt Schwerin und weiter durch die Berlin-Hamburger Bahn mit Hamburg und Berlin bildeten sich zunächst drei verschiedene Gesellschaften, von welchen die Güstrower die landesherrliche Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Güstrow nach Bützow (an der kurz vorher concessionirten Rostocker Linie) unterm 3. April 1845 erhielt. Die Bestätigung der Statuten, in welchen das Grundcapital auf 1 050 000 Mk. festgesetzt war, erfolgte unterm 6. Dezember desselben Jahres, und hiervon waren bereits 40 % eingezahlt, mit den Bauarbeiten aber noch nicht begonnen, als die drei Gesellschaften in ihrem eigenen und gegenseitigen Interesse sich mit Allerhöchster Genehmigung vom 10. März 1846 zu einer, der „Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft“, fusionirten. Die Actionäre der Güstrow-Bützower Eisenbahngesellschaft traten mit ihren Einzahlungen zu der neuen Gesellschaft über, und Bau und Eröffnung der Linie Güstrow-Bützow fallen erst in die Zeit des Bestehens der „Mecklenburgischen Eisenbahn“.

Güstrow-Bützower Eisenbahnpapiere waren überhaupt noch nicht ausgefertigt gewesen.

Hagenow-Schwerin-Rostocker Eisenbahn.

Bereits in dem Staatsvertrage vom 8. November 1841 über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg war auch der Bau einer Zweigbahn aus dieser nach der Haupt- und Residenzstadt Schwerin des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin ins Auge gefasst und hierbei zunächst die Ausführung auch dieser Linie durch die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft angenommen worden. Da Letztere aber bei der Actienzeichnung schon für ihre Hauptlinie ganz unerwartet geringe Betheiligung des Privatcapitals erfuhr, so dass selbst diese nur Dank dem Eingreifen der Regierung des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin und des Senats der freien Stadt Hamburg durch Uebernahme der anderweitig nicht unterzubringenden Actien zu Stande kam, konnte die Gesellschaft das Schweriner Project nicht ausführen. Nachdem jedoch wenigstens die Ausführung der Hauptlinie Berlin-Hamburg gesichert war, bemühten sich die beiden mecklenburgischen Seestädte Wismar und Rostock um die Herstellung von Schienenverbindungen mit dieser Linie, indess beeinträchtigten gegenseitige Eifersüchteleien vorerst einen schnellen Fortgang der Angelegenheit. Deshalb trat Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin Höchstselbst im Interesse der Landeshauptstadt und, um so wenigstens den Anfang der Schienenwege nach den Seestädten zu gewinnen, für den Bau der Linie Hagenow-Schwerin auf landesherrliche Kosten ein. Noch ehe dieselbe aber im Bau begonnen war, setzten sich Wismar sowohl wie Rostock mit Hamburger und Altonaer Handelshäusern, welch Letzteren vornehmlich an dem Zustandekommen von Eisenbahnen zwischen ihren und den mecklenburgischen Seestädten gelegen sein musste, in Verbindung, und auf diese Weise wurde die Zeichnung des erforderlichen Actiencapitales gesichert. Nunmehr ertheilte der Landesherr unterm 8. März 1845 die Genehmigung zum Bau und Betrieb der ganzen Linie Hagenow-Schwerin-Rostock durch eine Actiengesellschaft.

Die auf Grund dieser Concession mit Sitz in Rostock gebildete Gesellschaft wurde unterm 14. Juli desselben Jahres Allerhöchst bestätigt und das Grundcapital auf 8 400 000 Mk. festgesetzt.

Fast gleichzeitig mit dieser Gesellschaft hatten sich aber im Interesse der Seestadt Wismar und der Stadt Güstrow, als wichtigsten Platzes des Mecklenburger Binnenhandels, noch zwei besondere Actiengesellschaften zur Verbindung der genannten Städte mit Schwerin und der Berlin-Hamburger Bahn gebildet und eben-

falls bereits die Allerhöchste Bestätigung erhalten. In ihrem eigenen und gegenseitigen Interesse fusionirten sich nun mit Allerhöchster Genehmigung vom 10. März 1846 diese drei Gesellschaften zu einer, der „Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft“, auf welche die den drei einzelnen Gesellschaften ertheilten Concessionen übertragen wurden.

Die Actionäre traten mit ihren Actienzeichnungen und den bereits geleisteten Einzahlungen von 40 % zu der neuen Gesellschaft über. Uebrigens hatte die Rostocker Gesellschaft am 1. Dezember 1845 bereits mit den Erdarbeiten auf der Theilstrecke Hagenow-Schwerin begonnen. **Hagenow-Schwerin-Rostocker Eisenbahnpapiere waren überhaupt noch nicht ausgefertigt gewesen.**

Hainichen-Rossweiner Eisenbahn.

Nachdem bereits 1869 eine Zweigbahn aus der Strecke Chemnitz-Freiberg heraus seitens des Staats nach der Stadt Hainichen gebaut worden war, constituirte sich 1872 eine besondere Actiengesellschaft unter obigem Namen zum Bau einer an jene anschliessenden Bahn von Hainichen nach Rosswein, Station der Linie Leipzig-Döbeln-Dresden, und erhielt unterm 22. Mai desselben Jahres die landesherrliche Concession.

Der Bau begann 1872, und die 17,4 km lange Neubaustrecke wurde am 15. August 1874 eröffnet, während die Bahn ausserdem noch bei Rosswein auf 2,4 km das Planum der Leipzig-Dresdener Eisenbahn benutzt.

Das Anlagecapital belief sich auf 2 352 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. und 2 352 000 Mk. in 5 procentigen Pr.-Obligationen à 300 Mk. und war fast ganz den Bauunternehmern der Bahn als Zahlung überwiesen worden. Den Betrieb übernahm von Anfang an die sächsische Staatsbahnverwaltung für Rechnung der Gesellschaft. Diese Letztere hatte hierbei nur die wirklichen Kosten für Bahnunterhaltung, Bahnbewachung und Stationsverwaltung zu vergüten und für jede geleistete Zugmeile 14 Mk. an den Staat zu zahlen, welcher seinerseits die Betriebsmittel stellte und die Kosten des gesammten Fahrdienstes sowie der allgemeinen Verwaltung trug. Ausserdem hatte die Gesellschaft an die Leipzig-Dresdener Bahn für Benutzung ihres Bahnkörpers und Besorgung des Stationsdienstes in Rosswein jährlich 11 550 Mk. zu zahlen. Trotz der bedeutenden Industrie der Stadt Hainichen, deren Flanellfabrikation die bedeutendste in ganz Deutschland ist und deren

Erzeugnisse in Flanellen und anderen Wollwaaren nach Italien, Ostasien und Amerika grossen Absatz finden, entwickelte sich der Verkehr für die neue Linie Anfangs nur schwach, so dass zuerst mit directen Betriebsdeficits gearbeitet wurde, und daher die Gesellschaft auch nicht im Stande war, für 1874 die Zinsen an die Pr.-Obligationen zu zahlen. Sie beabsichtigte deshalb, den Betrieb gänzlich einzustellen, doch versagte hierzu der Staat seine Genehmigung. Indess besserten sich in 1875 die Verhältnisse, und nun erwarb der Staat auf Antrag der Gesellschaft die Bahn per 10. August 1876 gegen Zahlung von 1 460 000 Mk. zu vollem Eigenthum. Aus der Liquidationsmasse erhielten die Inhaber der Pr.-Obligationen pro Stück à 300 Mk. 135 Mk. und jede St.-Actie à 300 Mk. 48 Mk. Fonds hatte die Gesellschaft nicht geführt.

Nach den statistischen Berichten für 1876 berechnete sich der sächsische Staat die Erwerbskosten auf 1 868 083 Mk.

Nach Obigem giebt es Hainichen-Rossweiner Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

Schon früher hatten sich Lokalcomités zur Betreibung eines solchen Projectes gebildet, und 1862 wurde der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft gelegentlich der Concessionirung der Halle-Casseler Zweigbahn seitens der preussischen Regierung für die Linie Halle-Sorau-Guben als Fortsetzung der eben genannten das Vorrecht zum Bau eingeräumt, indess beschloss 1865 deren Generalversammlung, denselben nur unter der Bedingung auszuführen, dass das Terrain dazu unentgeltlich hergegeben würde. An dieser Forderung scheiterte die Ausführung durch die Magdeburg-Leipziger Gesellschaft. Darauf bildete sich eine neue besondere Actiengesellschaft mit Sitz in Berlin und diese erhielt unterm 3. Februar 1868 die Concession zum Bau und Betrieb der Linie Halle-Torgau-Cottbus und von da in Gabelform nach Sorau und nach Guben. Der Bau begann sofort und die erste Theilstrecke Guben-Cottbus wurde am 1. September 1871, die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung von 270,7 km aber am 30. Juni 1872 eröffnet, worauf der Sitz der Gesellschaft nach Halle verlegt wurde.

Das ursprüngliche Anlagecapital belief sich auf 20 250 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit 4 % Bauzinsen und 20 250 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk. mit 5 % Bauzinsen. Aus dem Reingewinn sollten zunächst die St.-Pr.-Actien 5 % Dividende mit Recht auf

Nachzahlung und hiernach die St.-Actien bis $6^2/_3$ % Dividende erhalten, der weitere Ueberschuss aber unter beide Actiensorten pro rata der Beträge vertheilt werden. Die 5 procentige Dividende der St.-Pr.-Actien für das laufende Jahr ging der Nachzahlung der rückständigen Dividenden derselben vor.

Da dies Anlagecapital sich als unzulänglich erwies, musste die Gesellschaft noch während des Baues mit Privilegium von 1871 resp. 1872 Anleihen im Gesammtbetrage von 14 070 000 Mk. in 5 procentigen Pr.-Obligationen Lit. A aufnehmen.

Um den Welthandelsplatz Leipzig in ihr Netz zu ziehen, baute die Gesellschaft mit Concession von 1872 eine Zweigbahn von ihrer Station Eilenburg nach dort und eröffnete die 23,6 km lange Strecke 1874. Die an die durchschnittenen Bahnen und den Sammelbahnhof in Leipzig gebauten Anschlussgleise sind 7,2 km lang. Hierzu hatte sie mit Privilegium von 1872 eine Anleihe von 6 660 000 Mk. in 5 procentigen Pr.-Obligationen Lit. B aufgenommen.

Da die Bahn als eine der letzten wichtigeren in geradester Linie in ein bereits ausgebautes Netz eingefügt wurde, war sie wohl berechtigt, auf einen regen Verkehr zu hoffen, ebenso wie die an ihr liegenden Kohlengruben und nicht unbedeutenden Fabrikstädte Sorau, Guben, Cottbus, Kirchhain, Eilenburg und die beiden westlichen Ausgangspunkte Halle und Leipzig einen lebhaften Verkehr erwarten liessen. Sie vermochte indess nicht, den Durchgangsverkehr an sich zu ziehen, und der aus ihrem eigenen Gebiet stammende konnte sie bei den hohen Anlagekosten von circa 207 984 Mk. pro 1 km nicht genügend alimentiren, so dass sie von Anfang an mit Unterbilanzen zu kämpfen hatte und eine der nothleidenden Bahnen wurde.

Deshalb sah sich schon 1874 die Gesellschaft genöthigt, Handdarlehen im Betrage von 2 400 000 Mk. aufzunehmen. Zur Zurückzahlung dieser, sowie zu der noch weiteren nöthigen Ausrüstung der Stamm- und Zweigbahn erhielt sie noch in demselben Jahre die Genehmigung zur Ausgabe 5 procentiger Pr.-Obligationen Lit. C im Betrage von 6 495 000 Mk., indess vermochte sie nicht, dieselbe unterzubringen, und musste deshalb unter Verpfändung dieser noch weitere Handdarlehen aufnehmen.

Nachdem die Regierung die Genehmigung zu der nun beabsichtigten Betriebsüberlassung auf Strecke Eilenburg-Leipzig an die Muldenthalbahn, auf Cottbus - Guben an die Cottbus - Grossenhainer Bahn und auf Halle-Sorau an die Oberschlesische Bahn verweigert und auch den hierauf erbetenen Staatszuschuss abgeschlagen hatte,

überliess die Gesellschaft vom 1. Januar 1877 ab Verwaltung und Betrieb der Bahn auf ihre eigenen Kosten an den Staat, wogegen dieser für die Anleihen Lit. A und B und die auf 9 000 000 Mk. zu erhöhende Anleihe Lit. C, unter Convertirung des Zinsfusses sämmtlicher Anleihen auf $4^1/_2$ %, die volle Zinsgarantie übernahm. Die erforderlich werdenden Zinszuschüsse sollten dem Staat nebst 5 % Zinsen aus den Reinerträgnissen späterer Jahre zurückgezahlt werden, so dass deren Tilgung der Auszahlung von Dividenden vorging. Von dem etwaigen Ueberschuss über 4 % Dividende der St.-Actien sollte der Staat den dritten Theil als Superdividende erhalten. Endlich wurde demselben das Recht eingeräumt, die Bahn schon nach 15 Jahren, ab 1876 gerechnet, gegen Uebernahme sämmtlicher Anleihen und Schulden und Zahlung des fünffachen Betrages der Reineinnahme der letzten fünf Jahre abzüglich der ihm aus diesen zugefallenen Superdividende zu vollem Eigenthum zu erwerben. Die Bahn wurde zunächst der königlichen Eisenbahndirection in Berlin, später aber der in Erfurt unterstellt.

Während der eigenen Verwaltung hatte die Gesellschaft die Zinsen für die Anleihen niemals aus den Betriebseinnahmen bestreiten können, so dass sich jedes Jahr Unterbilanzen ergaben. Selbstredend hatten auch die Stamm- und St.-Pr.-Actien nie Dividende erhalten können, vielmehr war die ganze statutenmässige Dividende der St.-Pr.-Actien, also $17^1/_2$ % mit 4 050 000 Mk., rückständig geblieben. Die Unterbilanz mit 2 577 856 Mk. per ult. 1875 sowie die schwebenden Schulden tilgte der Staat aus der Anleihe Lit. C, die rückständigen Dividenden an die St.-Pr.-Actien aber blieben noch schwebend.

In den beiden ersten Jahren unter Verwaltung des Staats 1876 und 1877 musste dieser auf Grund der Zinsgarantie 636 529 Mk. zuschiessen, doch besserten sich von da ab, besonders dadurch, dass nun endlich der Durchgangsverkehr über Halle-Guben geleitet wurde, die Verhältnisse so, dass diese Zuschüsse nebst Zinsen 1878 und 1879 zurückgezahlt und in letzterem Jahre die erste Dividende an die St.-Pr.-Actien mit $3^1/_2$ % gezahlt werden konnte. Im Ganzen erhielten die St.-Pr.-Actien bis ult. 1883, wo die Bahn in das Eigenthum des Staates überging, incl. Nachzahlung folgende Dividenden:

	½ Jahr 1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
pro	0	0	0	0	0	0	0	$3^1/_2$	5	$3^1/_2$ %

	1882	1883
pro	$6^3/_4$	$8^1/_{12}$ %

so dass im Ganzen den Statuten gegenüber noch $30^2/_3$ % rückständig waren.

Die St.-Actien hatten natürlich nie Dividende erhalten können. 1884 machte der Staat der Gesellschaft die Offerte, die Bahn schon jetzt zu vollem Eigenthum zu erwerben, und bot hierbei für je 1 St.-Actie à 300 Mk. 150 Mk. in 4 procentigen Consols und für je 2 St.-Pr.-Actien à 600 Mk. (= 1200 Mk.) 1350 Mk. in 4 procentigen Consols plus 15 Mk. Convertirungsprämie für jede St.-Pr.-Actie.

Die Generalversammlung nahm diese Offerte an, und die Bahn ging laut Gesetz vom 23. Februar 1885 mit Rechnung ab 1. Januar 1884 am 1. April 1885 in den Besitz des preussischen Staates über. Die Gesellschaft löste sich hiernach auf.

Der Kaufpreis stellte sich nach Obigem für den Staat, wie folgt:

für 20 250 000 Mk. St.-Actien	10 125 000 Mk.	in 4 proc. Consols
für 20 250 000 Mk. St.-Pr.-Actien	22 781 250 Mk.	in 4 proc. Consols
für letztere an Convertirungsprämie	506 250 Mk.	baar
Summa	33 412 500 Mk	

wozu noch die Anleihen mit umlaufend 26 260 900 Mk. kamen.

An Fonds fielen dem Staat 3 634 365 Mk. zu.

Die rückständigen Dividenden der St.-Pr.-Actien wurden nicht nachgezahlt.

Bei Uebergang der Bahn in den Besitz des Staats betrug der Zinsfuss sämmtlicher Anleihen $4^1/_2$ %. Zunächst wurde derselbe per 1. April 1886 auf 4 % herabgesetzt, dann aber im Jahre 1887 die Pr.-Obligationen aller Emissionen in $3^1/_2$ procentige Consols umgetauscht, resp. die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 1. Juli 1887 zur baaren Einlösung gekündigt.

Sonach giebt es Halle-Soran-Gubener Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

Der hohen Wichtigkeit der Städte Berlin und Hamburg für Handel und Wandel entsprechend, wurden schon 1836 Bestrebungen zur Herstellung einer Schienenverbindung zwischen denselben wach, doch hatten diese vorläufig keinen greifbaren Erfolg. Es bildete sich deshalb 1838 zunächst nur ein Comité in Hamburg zur Anstrebung einer Eisenbahn von Hamburg nach dem nur kleinen, aber sehr industriereichen Städtchen Bergedorf, das damals noch

den freien Städten Hamburg und Lübeck gemeinschaftlich gehörte, 1867 aber von der ersteren gänzlich erworben wurde. Die inzwischen mit Sitz in Hamburg constituirte Gesellschaft erhielt unterm 11. bezw. 25. Mai 1840 die Concession für die genannte Linie, begann den Bau in demselben Jahre und übergab die 14,39 km lange Bahn am 1. Mai 1842 dem Betriebe.

Das ursprüngliche Anlagecapital war auf 1 500 000 Mk. Banco = 2 250 000 Mk. Reichswährung in St.-Actien à 300 Mk. Banco = 450 Mk. Reichsw. privilegirt und diesen vom 1. Mai 1842 ab 4 % feste Zinsen mit Recht auf Nachzahlung zuerkannt worden, wozu noch aus weiteren Reinüberschüssen eine Superdividende treten sollte. Die Einnahmen der Bahn waren aber so gering, dass schon bei der ersten Zinszahlung pro 1842 die für 4000 Actien ausfiel. Es wurden deshalb zur Einlösung dieser 4000 Stück Zinscoupons 1843 neue, den alten gleichberechtigte St.-Actien im Betrage von 48 000 Mk. Banco = 72 000 Mk. Reichsw. ausgegeben. Nachdem inzwischen die Linie Berlin-Bergedorf einer besonderen Gesellschaft concessionirt worden war, wurde zum Ausbau der Bahn für den zu erwartenden bedeutenden Verkehr das Anlagecapital um 1 548 000 Mk. Banco = 2 322 000 Mk. Reichsw. in St.-Actien erhöht. Dieselben übernahm der hamburgische Staat und hierbei gleichzeitig die Amortisation auch der ersten Actien mit 120 % des Nennwerthes unter Verwendung der neu eingeführten, von der Gesellschaft zu leistenden Amortisationsabgabe und der event. Superdividende seiner St.-Actien, wobei er sich aber das Recht vorbehielt, die Amortisationsquote nach Befinden seinerseits auf 50 000 Mk. Banco = 75 000 Mk. Reichsw. zu erhöhen. Diese Amortisationsabgabe war die einzige Abgabe, welche die Gesellschaft zu entrichten hatte. Sie betrug ½ % des ganzen Actiencapitals, war aber erst aus den Reinüberschüssen nach Zahlung der 4 % festen Zinsen und der Zinsrückstände an die Stammactien zu leisten, und ging also der Superdividende der St.-Actien vor. — Schon 1842 hatte die Gesellschaft mit Aufnahme von Anleihen beginnen müssen, die während des alleinigen Bestehens der Bahn die Höhe von 300 000 Mk. Banco = 450 000 Mk. Reichsw. erreichten. Dieselben wurden 1847 zurückgezahlt, 1848 jedoch eine neue 5procentige Anleihe im Betrage von 1 500 000 Mk. Banco = 2 250 000 Mk. Reichsw. aufgenommen, die wiederum 1855 durch eine 4procentige im Betrage von 1 447 500 Mk. Banco = 2 171 250 Mk. Reichsw. eingelöst wurde.

Nach Eröffnung der Linie Berlin-Bergedorf ging die Hamburg-Bergedorfer Bahn am 1. Dezember 1846 in Betrieb und Pacht der

neuen Gesellschaft über. Dieselbe hatte an die Bergedorfer Gesellschaft 4 % Zinsen der von dieser für den Bahnhof in Hamburg aufgewendeten Anlagekosten und ferner aus der Bruttoeinnahme der Linie Hamburg-Bergedorf bis incl. 1851: 45 %, ab da aber 50 % zu zahlen. Ebenso wenig wie während der eigenen Verwaltung reichten in den ersten Jahren des Pachtverhältnisses die Einnahmen zur regelmässigen Zahlung der festen Zinsen an die St.-Actien hin, vielmehr konnte solche immer erst nachträglich bewirkt werden. Erst 1854 trat hierin eine Wendung zum Bessern ein, so dass 1855 die erste Superdividende vertheilt werden konnte. Es trugen hieran die abnorm hohen Anlagekosten mit in Summa 6 894 000 Mk. Reichsw. Schuld, wonach die Bahn mit ca. 479 000 Mk. pro 1 km eine der theuersten Deutschlands ist. Die oben erwähnte Amortisation der St.-Actien war 1870 beendet, und hierdurch wurde der Hamburger Staat alleiniger Eigenthümer der Bahn, wobei er in die Rechte und Pflichten der gleichzeitig erloschenen Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft bezüglich des Pachtverhältnisses zu der Berlin-Hamburger Gesellschaft eintrat.

An festen Zinsen incl. Nachzahlungen und an Superdividenden zusammen hatten die St.-Actien erhalten:

pro	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
	0	0	0	0	8	4	4	4	4	8 %
pro	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862
	4	12	5	$7\frac{1}{3}$	8	$7\frac{2}{3}$	9	8	8	$7\frac{5}{6}$ %
pro	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	im Durchschnitt		
	$8\frac{2}{3}$	$10\frac{1}{3}$	$9\frac{2}{3}$	$8\frac{5}{6}$	$9\frac{1}{2}$	$9\frac{5}{6}$	$10\frac{3}{5}$ %	also 6,53 %.		

Die rückständigen Actienzinsen pro 1842 waren, wie schon oben erwähnt, durch Ueberlassung neuer Actien gedeckt worden.

1883 trat der preussische Staat mit dem Hamburger Senat bezüglich des Ankaufs der Strecke Hamburg-Bergedorf in Unterhandlung und führte dieselbe dahin zum Abschluss, dass die Bahn laut Gesetz vom 17. Mai am 1. Juli 1884 in das Eigenthum des preussischen Staates überging.

Derselbe zahlte als Kaufpreis 14 000 000 Mk. und übernahm den noch im Umlauf befindlichen Rest der Anleihe mit 1 856 256 Mk. als Selbstschuldner, so dass sich der Gesammtkaufpreis auf 15 856 256 Mk. oder pro 1 km auf 1 101 200 Mk. stellt. Die Bahn wurde zusammen mit den Linien der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft zunächst einer besonderen königlichen Direction, dann aber der in Altona unterstellt.

Fonds hatte die Bahn statutengemäss nicht gehabt.

Gleichzeitig übernahm Preussen den Betrieb auf dem dem Hamburger Staat gehörenden Theile der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn gegen eine jährliche Pachtsumme von 86 000 Mk. bei zweijähriger Kündigung des Vertrages.

Da die Pr.-Obligationen seitens des preussischen Staats im Jahre 1887 in 3½ procentige Consols umgetauscht, die hierzu nicht angemeldeten Stücke aber bereits per 2. Januar 1887 zur baaren Rückzahlung gekündigt worden sind, **so giebt es Hamburg-Bergedorfer Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.**

Hannover-Altenbekener Eisenbahn.

Schon während der Selbstständigkeit des Königreichs Hannover hatte die königliche Regierung daselbst den Bau dieser Linie ins Auge gefasst und dann 1867 der preussische Staat die Vorarbeiten für dieselbe anfertigen lassen. Die Ausführung der Bahn erfolgte schliesslich aber durch eine Actiengesellschaft, welche unterm 25. November 1868 von den betheiligten Staaten Preussen, Waldeck-Pyrmont und Lippe-Detmold die Concession zu derselben nebst Zweigbahnen nach Küchengarten und von Weetzen nach Haste (an der Linie Wunstorf-Minden) erhielt. Durch letztere Linie kam das schon längst bestandene Project, das kohlenreiche Deistergebirge mit der Stadt Hannover in Schienenverbindung zu bringen, zur Ausführung.

Das Anlagecapital wurde auf 28 500 000 Mk. je zur Hälfte in Stamm- und St.-Pr.-Actien mit 5 % Bauzinsen festgesetzt.

Der Bau begann 1869. Durch den Krieg 1870 aber verzögert, wurde, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Hannover-Hameln am 13. April 1872, die 109 km lange Hauptbahn sowie die 25,5 km lange Deisterzweigbahn Weetzen-Haste noch im Lauf desselben Jahres, die Zweigbahn von Linden bei Hannover nach Küchengarten, 3,5 km lang, aber erst 1873 dem Verkehr übergeben. Die Hauptbahn mündet 1,6 km vor Altenbeken in die preussische Staatsbahnstrecke Altenbeken-Holzminden behufs Mitbenutzung des bereits vorhanden gewesenen Tunnels. Weiterhin baute die Gesellschaft mit Concession von 1870 die ihre Stammstrecke in Hameln schneidende Linie von Grauhof (Station der Magdeburg-Halberstädter Bahn) nach Löhne hinter Minden, zur Abkürzung des Weges von Leipzig und Magdeburg nach Holland, sowie zur Erschliessung dieses an Sandsteinen, Steinkohlen, Kalk, Eisenerzen reichen und durch seine Zuckerfabriken bekannten Landstrichs. Hierzu erhöhte sie das Anlagecapital um 27 000 000 Mk.

wiederum je zur Hälfte in Stamm- und St.-Pr.-Actien. Diese 149 km lange Linie wurde 1875 eröffnet, wobei auf der Strecke Nordstemmen-Elze der alten Hannover-Casseler Bahn und deren Zweige Nordstemmen - Hildesheim nur ein zweites Gleis gelegt zu werden brauchte. Die beabsichtigten Zweigbahnen aus dieser Linie nach Goslar, nach Braunschweig, nach Seesen, nach Bennigsen und die Verlängerung von Löhne nach Dortmund, um dort Anschluss an das Kohlenrevier zu suchen, konnte die Gesellschaft der finanziellen Bedrängnisse wegen nicht zur Ausführung bringen, obgleich sie speciell für die beiden ersteren, bereits concessionirten, 1872 eine $4^1/_2$procentige Anleihe im Betrage von 6 750 000 Mk. aufgenommen hatte, wovon zu den Vorarbeiten für Hildesheim - Braunschweig gegen 2 000 000 Mk. verausgabt worden sind. Der Rest wurde für die Stammstrecke und Löhne - Grauhof verwandt, für welche beiden Linien sie noch 1873 und 1874 das Privileg zur Ausgabe von $4^1/_2$procentigen Anleihen in Höhe von 38 250 000 Mk. erhielt, von denen indess 4 830 900 Mk. unbegeben geblieben sind. Das emittirte Gesammtcapital stellte sich somit auf:

	27 750 000	Mk.	St.-Actien
	27 750 000	„	St.-Pr.-Actien
	40 169 100	„	$4^1/_2$procentige Pr.-Obligationen
Summa	95 669 100	Mk.,	

das ist bei einer Gesammtlänge von 287 km, ausschliesslich der Verbindungsbahn bei Hannover, auf 1 km 333 342 Mk. Hierbei ist jedoch die der Hannover - Altenbekener und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn gemeinschaftlich gehörende Strecke Grauhof-Vienenburg nicht mit eingerechnet, dieselbe erscheint bei Magdeburg-Halberstadt in ihrer ganzen Länge.

Die Magdeburg - Halberstädter Gesellschaft, welcher an dem Zustandekommen der Linie Grauhof - Löhne als Fortsetzung ihrer Halle-Vienenburger Strecke speciell gelegen sein musste, hatte laut Vertrag von 1872 Hannover - Altenbekener Actien im Betrage von 21 707 700 Mk. übernommen.

Inhaltlich eines späteren Vertrages von 1874 übernahm sie weiterhin die volle $4^1/_2$procentige Zinsgarantie für die in demselben Jahre privilegirten Hannover - Altenbekener Pr.-Obligationen III. Emission im Betrage von 27 750 000 Mk., wobei indess die geleisteten Zuschüsse aus den Reinerträgen der späteren Jahre zurückgezahlt werden sollten, sowie ferner vom 1. August 1874 ab die gesammte Verwaltung und den Betrieb auf sämmtlichen Linien der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft, jedoch für Rechnung dieser.

Gleichzeitig wurden hierbei die Statuten dahin geändert, dass die St.-Pr.-Actien der bedingten Amortisation unter Verwendung des dritten Theils vom Reinüberschuss über $5^5/_6$ % unterliegen, sowie dass dieselben aus den Ueberschüssen der späteren Jahre Nachzahlung ihrer 5procentigen Vorzugsdividende erhalten sollten. Diese statutarischen Bestimmungen blieben übrigens den wirklichen Verhältnissen gegenüber werthlos. Das erste Betriebsjahr 1873 schloss mit einem definitiven Betriebsdeficit von rund 2 420 000 Mk. ab, und auch in den späteren Jahren reichten die Bruttoeinnahmen nicht einmal zur Verzinsung der Anleihen, so dass Magdeburg-Halberstadt bis zur Verstaatlichung der Bahn auf Grund der übernommenen Zinsgarantie 1 770 310 Mk. Zuschuss leisten musste, und daher selbstredend weder Stamm- noch St.-Pr.-Actien je eine Dividende erhalten konnten.

In Folge des auf ewige Zeiten mit der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft geschlossenen Fusionsvertrages und der hierin festgesetzten Zinsgarantie sah sich der preussische Staat genöthigt, obgleich der Besitz dieser nothleidenden Bahn für ihn nichts Verlockendes haben konnte, bei der Verstaatlichung von Magdeburg-Halberstadt auch Hannover-Altenbeken mit zu erwerben. Die Gesellschaft forderte hierbei für die St.-Pr.-Actien eine Rente von 2 % und für die St.-Actien eine solche von 1 %, doch bewilligte der Staat pro St.-Actie à 300 Mk. nur 54 Mk. und für 1 St.-Pr.-Actie à 600 Mk. nur 216 Mk., was die Gesellschaft nothgedrungen auch acceptiren musste. Hiernach stellte sich für den Staat der Kaufpreis ausschliesslich der von Magdeburg-Halberstadt übernommenen Actien, die ihm durch Erwerb dieser Bahn bereits zufielen, und der im Depot von Hannover-Altenbeken verbliebenen Actien im Betrage von 987 000 Mk., wie folgt:

für 59 047 Stück St.-Actien à 300 Mk. (= 17 714 100 Mk.) 3 188 538 Mk. und
für 25 152 „ St.-Pr.-Actien à 600 „ (= 15 091 200 „) 5 432 832 „

Summa 8 621 370 Mk.

wozu noch die $4^1/_2$procentigen Anleihen mit umlaufend 40 013 100 Mk. kamen.

Uebrigens kündigte der Staat diese letzteren zum 1. Juli 1880. An Fonds fielen demselben 1 292 543 Mk. zu. Auf dieser Grundlage ging die Bahn laut Gesetz vom 20. Dezember 1879 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres am 1. Februar 1880 in Verwaltung und Betrieb und nach Einlösung der Actien und Pr.-Obligationen am 1. April 1881 in das volle Eigenthum des Staates über, wobei sie der königlichen Eisenbahndirection in Hannover unterstellt wurde, innerhalb deren sie das Betriebsamt Hannover

bildet. Die bereits concessionirt gewesene Linie Grauhof-Goslar wurde schliesslich von der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft und Hildesheim-Braunschweig seitens des preussischen Staats gebaut.

Da, wie bereits gesagt, die Pr.-Obligationen schon bei Verstaatlichung der Bahn gekündigt worden sind, so giebt es Hannover-Altenbekener Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Hannöversche Staatseisenbahnen.

Noch ehe die Eisenbahnen in Deutschland Eingang gefunden hatten, bemühte sich bereits eine englische Gesellschaft bei der königlich hannöverschen Regierung um die Concession zu einem ausgedehnten Eisenbahnnetz zur Verbindung der Stadt Hannover mit Hamburg, Bremen, Minden und Braunschweig. Die königliche Regierung schlug jedoch das Concessionsgesuch ab und entschloss sich demnächst, den Eisenbahnbau in ihren Landen auf Staatskosten auszuführen, welchem Princip sie auch unverändert treu geblieben ist.

Das allererste Project 1837 galt dem Bau einer Bahn von Goslar, dem Mittelpunkt des hannöverschen Harzbergbaues, nach Vienenburg an der gleichzeitig projectirten braunschweigischen Staatsbahnlinie Braunschweig-Harzburg, doch wurde dasselbe zunächst wieder fallen gelassen und gelangte erst als einer der letzten hannöverschen Staatsbahnbauten in der Mitte der sechziger Jahre zur Ausführung. Um so schneller wurden die nächsten Projecte verwirklicht. Es waren dies die Linien von Hannover östlich nach Braunschweig, nordöstlich nach Harburg (Hamburg gegenüber) nordwestlich nach Bremen, westlich nach Minden und südlich nach Hildesheim. Dieselben wurden 1841 von der Regierung zur Ausführung beschlossen, und 1842 ertheilte die Ständeversammlung die erforderliche Zustimmung. Bereits in demselben Jahre, am 18. Juli, wurde die Linie Hannover-Braunschweig in Bauangriff genommen. Von dieser baute Hannover jedoch nur die Theilstrecke von der Stadt Hannover bis zur braunschweigischen Grenze, während die Reststrecke von der Grenze bis nach der Stadt Braunschweig seitens des Herzogthums Braunschweig auf eigene Kosten hergestellt wurde. Die Eröffnung der ersten Theilstrecke Hannover-Lehrte erfolgte am 22. Oktober 1843, die der ganzen Bahn Hannover-Braunschweig aber am 19. Mai 1844. Von derselben entfallen auf Hannover 42 km. Alsdann wurde aus dieser

Linie heraus von Station Lehrte südlich nach Hildesheim und nördlich nach Harburg auf dem linken Elbufer, Hamburg gegenüber. gebaut, und die erstere Linie, 22 km lang, 1846, die letztere aber, 154,2 km lang, streckenweise 1845/47 eröffnet. Gleichzeitig war mit dem Bau der Linie von Hannover westlich über Wunstorf in Richtung auf Minden, und aus dieser heraus von Wunstorf nordwestlich nach Bremen begonnen worden.

Die Linie Hannover-Minden berührt der damaligen politischen Eintheilung nach vier verschiedene Staatsgebiete und zwar von Hannover aus gerechnet das hannöversche, die kurhessische Enclave Rinteln (Grafschaft Schaumburg), das Fürstenthum Schaumburg-Lippe und das preussische. Hiervon führte den Bau der auf die drei erstgenannten Staaten entfallenden Theilstrecke die hannöversche Staatsbahnverwaltung aus, während die Endstrecke von der preussisch-lippeschen Grenze bis Minden seitens der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft gebaut wurde. Die Kosten des kurhessischen Theils trug das Kurfürstenthum Hessen und die des schaumburg-lippeschen Theils die fürstliche Rentkammer, so dass Hannover zu Eigenthum nur die in sein Gebiet entfallende 24,8 km lange Theilstrecke gehörte, während der Betrieb auf der ganzen Linie Hannover-Minden der hannöverschen Staatsbahn pachtweise überlassen wurde. Die Linie Wunstorf-Bremen gelangte ebenfalls seitens Hannovers zur Ausführung, die Kosten trugen jedoch Hannover und die freie Stadt Bremen halb und halb, so dass ideell nur die Hälfte dieser 101 km langen Linie dem Königreich Hannover gehörte, indess ist sie bezüglich der Statistik stets in ihrer ganzen Länge bei Hannover aufgeführt worden. Den Betrieb führte selbstredend auch auf dieser die hannöversche Staatsbahnverwaltung, jedoch participirten beide Staaten zu gleichen Theilen an den Betriebsausgaben und an den Einnahmen. Beide Linien wurden 1847 dem Verkehr übergeben. Somit waren die sämmtlichen in 1842 beschlossenen Eisenbahnbauten in der kurzen Zeit von fünf Jahren ausgeführt worden. Die wichtigste Linie war die von der braunschweigischen Grenze über Hannover nach Minden, indem sie gleich bei ihrer Fertigstellung 1847 ein Mittelglied der damals einzigen Route von Berlin, Stettin, Breslau, Dresden, Leipzig, Magdeburg über Köln nach Belgien und Frankreich wurde. Eine Concurrenzroute zu dieser Linie entstand erst 1867 in der mitteldeutschen Kreienser Linie nach Einverleibung Hannovers in Preussen.

Auf der Linie nach Bremen concentrirte sich zunächst der gesammte Verkehr zwischen diesem wichtigen Handelsplatz und ganz Deutschland, indem sie bis 1873 überhaupt die einzige Schienen-

verbindung nach Bremen war. Die Harburger Linie dagegen diente nur dem Verkehr von dem westlichen Theile Deutschlands nach Hamburg, da der aus dem östlichen Theile der directen Berlin-Hamburger Linie zufiel, zu der 1849 noch die Linie Magdeburg-Wittenberge kam. Die Bahn nach Hildesheim endlich war zunächst nur von lokaler Bedeutung für diese Stadt, indem die weitere Fortsetzung derselben erst preussischerseits in den siebziger Jahren ausgeführt wurde.

In den mit so hoher Energie begonnenen und durchgeführten Eisenbahnbauten trat nun in Folge der politischen Wirren ein mehrjähriger Stillstand ein, um dann wieder erneuter Thätigkeit zu weichen. Das erste demnächstige Project galt der Verbindung des durch braunschweigisches Gebiet getrennt liegenden südlichen Theils des Königreichs mit dem Hauptländercomplex desselben in der Linie Hannover-Nordstemmen-Göttingen und weiter bis Cassel, wodurch (bei Anlehnung an die Main-Weserbahn) im Westen die erste durchgehende Verbindung zwischen Nord- und Süddeutschland erreicht wurde. Diese Linie ist in ihrer ganzen Länge auch innerhalb des braunschweigischen und kurhessischen Gebiets von Hannover auf eigene Kosten gebaut und mündet in Cassel auf dem Main-Weser-Bahnhofe. Aus derselben wurde von Nordstemmen östlich noch eine Zweigbahn nach Hildesheim hergestellt und die ganze Linie, nebst diesem Zweige 180 km lang, streckenweise 1853/56 eröffnet. Dieser Bahn fiel der bedeutende Verkehr von Bremen, Hamburg und Hannover nach Frankfurt a. M. und weiter nach Süden zu.

So war der östliche Theil des Landes mit einem für die damalige Zeit schon umfangreichen Eisenbahnnetz versehen, während der westliche Theil noch jedes Schienenweges entbehrte. Deshalb war gleichzeitig mit der zuletzt genannten Südbahn die Herstellung einer Bahn durch den schmalen westlichen Theil von Süden nach Norden bis Emden an der Nordsee und einer Anschlusslinie aus dieser über die wichtige Stadt Osnabrück an das östliche Bahnnetz beschlossen worden. Da diese Verbindungslinie der geographischen Lage nach preussisches Gebiet berühren musste, und andererseits nach Möglichkeit bereits bestehende Linien mit benutzt werden sollten, wurde mit Preussen und der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft dahin Vereinbarung getroffen, dass der hannöversche Staat von der Station Löhne der Köln-Mindener Bahn (westlich von Minden) bis Osnabrück, 47,5 km lang, und weiter von der preussisch-hannöverschen Grenze zwischen Rheine und Salzbergen bis Emden an der Nordsee, 133,5 km lang, baue, während das

Zwischenstück von Osnabrück bis zu dem genannten Grenzpunkt seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung hergestellt werden sollte. Zur Erzielung eines einheitlichen Betriebes war aber auch diese Theilstrecke von Hannover in Pacht und Betrieb genommen, und ihr ausserdem von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft für die Strecke Minden-Löhne das Mitbenutzungsrecht eingeräumt worden. Die Eröffnung der hannöverschen Strecken und des dazwischen liegenden preussischen Theils erfolgte 1854/56. Da gleichzeitig seitens Preussens noch Rheine-Münster gebaut worden war, fiel der Emdener Linie nicht allein der Verkehr aus dem hannöverschen Bergwerksrevier bei Osnabrück, sondern auch der aus dem Ruhrkohlenrevier zu. Auch war sie die erste deutsche Eisenbahn, die bis an die Nordsee reichte.

Im Jahre 1859 wurde die Bremer Linie nördlich bis Geestemünde nebst Zweig nach Vegesack gebaut und, 67 km lang, 1862 eröffnet. Der Bau ist auf dieselbe Weise wie bei Wunstorf-Bremen in Gemeinschaft mit dem Freistaat Bremen ausgeführt. Die gleichzeitig eröffnete weitere nördliche Fortsetzung bis Bremerhafen jedoch ist zwar ebenfalls seitens Hannovers, aber auf alleinige Kosten von Bremen hergestellt, wurde aber auch von Eröffnung an durch Hannover betrieben. Noch fehlte eine directe Verbindung mit der dritten nordischen Handelsmetropole Lübeck, und eine solche hatte Hannover schon längst erstrebt. Die langwierigen Verhandlungen hierüber führten aber erst 1860/62 zum Abschluss, inhaltlich deren Hannover von Lüneburg an der Harburger Strecke nach Hohnstorf auf dem linken Elbufer baute, und über die Elbe eine Trajectanstalt nach Lauenburg auf gemeinschaftliche Kosten von Hannover, der Berlin-Hamburger und der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft hergestellt wurde, indem die Strecke Lauenburg-Büchen der Berlin-Hamburger Bahn gehört, an welche sich nördlich die directe Linie nach Lübeck anschliesst. Gleichzeitig war hierdurch eine abgekürzte Verbindung mit dem mecklenburgischen Bahnnetz erreicht. Die 16 km lange Linie Lüneburg-Hohnstorf gelangte gleichzeitig mit der Trajectanstalt 1864 zur Eröffnung. Hannover hatte zu der Letzteren die Hälfte der Anlagekosten zu zahlen.

Endlich wurde noch in demselben Jahre das Eingangs erwähnte allererste Project Goslar-Vienenburg zur Ausführung gebracht und die 13 km lange Strecke am 23. März 1866 eröffnet. Da dieselbe mit dem übrigen hannöverschen Staatsbahnnetz nicht in Verbindung steht, ward sie der braunschweigischen Staatseisenbahnverwaltung gegen Erstattung der Selbstkosten in Betrieb

gegeben. Es ist dies die letzte Bahn, die während der Selbstständigkeit des Königreichs Hannover zur Eröffnung gelangte. Somit hatte dasselbe bei seiner Einverleibung in Preussen 1866 ein rationell angelegtes, wohlausgebautes Staatsbahnnetz von 801 km Eigenthumslänge.

Noch waren seitens des Königreichs Hannover zwei Linien in Bauangriff genommen: Göttingen-Arenshausen und Northeim-Nüxei-Grenze gegen Nordhausen. Beide hängen mit der Erbauung der Halle-Casseler Bahn zusammen, und ihre Ausführung wurde beschlossen, nachdem der Bau dieser gesichert war. Die erstere diente zunächst nur den Interessen von Göttingen, während die andere von hoher Wichtigkeit für das ganze hannöversche Bahnnetz war. Die hannöversche Staatsbahn lief nämlich Gefahr, durch den Bau der Deutz-Giessener Linie und der Kreienser Route den ganzen Köln-Leipziger Verkehr zu verlieren, durch den Bau von Northeim bis an die Grenze bei gleichzeitigem Weiterbau nach Nordhausen seitens der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft in Anlehnung an die Halle-Casseler Linie blieb sie aber concurrenzfähig. Gleichzeitig wurde hierdurch eine neue Route Leipzig-Bremen geschaffen, die ebenso lang ist als die alte über Braunschweig-Hannover, bei der aber 90 km mehr auf die hannöverschen Linien fielen als bei jener.

Vollendet wurden beide Linien erst unter preussischer Verwaltung.

In den allerersten Jahren bildete wie bei fast allen Bahnen der Personenverkehr die Haupteinnahmequelle, doch trat von 1849 an der Güterverkehr in den Vordergrund, dessen Haupttransportartikel Kohlen, Getreide, Eisen, Tabak, Spiritus, Holz und Baumwolle bildeten. Die Betriebsausgaben stellten sich im Verhältniss zu den Bruttoeinnahmen günstig, indem sie stets unter 60 %, meist sogar unter 50 % derselben blieben. Der erzielte Reinüberschuss belief sich in Procenten des hannöverscherseits aufgewendeten jeweiligen Anlagecapitals, das sich bei Uebergang der Bahnen an Preussen auf 133 852 320 Mk. stellte, für die einzelnen Jahre, wie folgt:

pro	1844/45	1845/46	1846/47	1847/48	1848/49	1849/50
	$4\frac{1}{2}$	$3\frac{9}{10}$	$3\frac{4}{5}$	$3\frac{1}{5}$	$4\frac{1}{3}$	$4\frac{1}{2}$ %
pro	1850/51	1851/52	1852/53	1853/54	1854/55	1855/56
	$5\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{6}$	$6\frac{1}{8}$	$5\frac{1}{3}$	$5\frac{1}{2}$	$4\frac{3}{10}$ %
pro	1856/57	1857/58	1858/59	1859/60	1860/61	1861/62
	4	$4\frac{1}{20}$	$4\frac{2}{5}$	$5\frac{2}{3}$	$5\frac{9}{25}$	$6\frac{1}{16}$ %
pro	1862/63	1863/64	1864/65	1865/66	im Durchsch. 5,03 %.	
	$5\frac{9}{17}$	$6\frac{1}{11}$	$6\frac{1}{5}$	$6\frac{7}{10}$ %		

Das Geschäftsjahr umfasste die Zeit vom 1. Juli bis 30. Juni.

Schliesslich sei noch erwähnt, dass die der Stadt Osnabrück gehörige Zweigbahn von Osnabrück nach dem Steinkohlenwerk am Piesberge, welche 1857 eröffnet wurde, im Betrieb der Staatsbahn stand und mit dieser auch in den Betrieb Preussens überging. Dieselbe dient jedoch lediglich dem Interesse des Bergwerks und ist deshalb bei ihrer geringen Baulänge von nur 2 km auch nicht in besonderem Artikel behandelt worden.

Durch den Friedensschluss von 1866 wurde bekanntlich das Königreich Hannover in Preussen einverleibt, und demnach gingen auch seine Bahnen in einer Eigenthumslänge von 801 km in Betrieb stehender Linien in preussischen Besitz über. Zunächst blieben dieselben in ihrem ganzen Bestande unter einer königlichen Direction mit Sitz in Hannover vereinigt. 1868 aber wurde die Strecke Rheine-Emden von dieser abgezweigt und der königlichen Direction der Westfälischen Eisenbahn, an deren Linien sie in Rheine anschliesst, unterstellt.

Auf der Theilstrecke Friedland - Arenshausen der Linie Göttingen - Arenshausen ist, nachdem die Linie Bebra - Friedland gebaut war, 1883 der Betrieb eingestellt worden.

Hessische Nordbahn

siehe unter Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

Höchst-Sodener Eisenbahn.

Nachdem 1840 die Taunusbahn Frankfurt a. M. - Höchst-Wiesbaden eröffnet worden war, bildete sich 1845 die Sodener Actiengesellschaft mit Sitz in Soden zur Einrichtung einer Badeanstalt nebst Kurhaus in dem zahlreiche Heilquellen enthaltenden Dorfe Soden, sowie zur Erbauung einer Eisenbahn von dort nach Station Höchst der Taunusbahn.

Die Gesellschaft erhielt unterm 26. Juli 1845 von der zuständigen nassauischen Regierung die Concession zu dem Gesammtunternehmen und begann Ende des Jahres den Bau der Bahn, welche bei einer Länge von 6,6 km am 22. Mai 1847 eröffnet wurde. Den Betrieb besorgte unter Gestellung der Betriebsmittel von Anfang an die Taunusbahn. Derselbe war überhaupt nur für die Sommermonate der Badesaison in Aussicht genommen worden, erzielte aber so geringe Resultate, dass er 1860 gänzlich eingestellt wurde.

Das Anlagecapital für das ganze Unternehmen war ursprünglich auf 250 000 Gulden rh. in Actien à 200 Gulden mit 4 % Bauzinsen festgesetzt, aber 1850 um 300 000 Gulden gleicher St.-Actien erhöht worden, wobei zu bemerken, dass ein besonderes Conto für die Bahn nicht geführt wurde.

In den ersten Jahren musste der geringe Reinertrag von durchschnittlich 1½ % zur Verbesserung der Gesammtanlagen verwendet werden, so dass bis 1855 keine Dividende gezahlt worden ist. Für die beiden nächsten Jahre 1856/57 erhielten die St.-Actien eine solche von je 1¾ %, und es sind dies die einzigen, die überhaupt zur Vertheilung kamen. Nachdem die Anträge der Gesellschaft bei der nassauischen Regierung bezüglich Ankaufs ihres Unternehmens oder Uebernahme einer Zinsgarantie seitens derselben gescheitert waren, kaufte die Taunusbahngesellschaft 1863 die Bahn allein für 100 000 Gulden baar unter Uebernahme einer Zinsgarantie seitens der nassauischen Regierung bis zur Höhe von 1750 Gulden pro anno. Es wurde hierbei voller Jahresbetrieb eingeführt, und derselbe am 1. Oktober 1863 wieder aufgenommen, in den Jahren 1866 bis 1868 wurde die Strecke aber wieder nur in der Badesaison betrieben.

Aus der Concession sei noch erwähnt, dass dieselbe auf 92 Jahre ertheilt war, nach deren Ablauf die Regierung befugt sein sollte, das Eigenthum der Bahn gegen baaren Ersatz für sich einzuziehen.

Als Theil der Taunusbahn ging sie 1871 in das Eigenthum der Hessischen Ludwigsbahn und 1872 in das des preussischen Staats über. Gegenwärtig gehört sie der königlichen Eisenbahndirection Frankfurt a. M. an.

Besondere Actien der Höchst-Sodener Eisenbahn hat es nach Vorstehendem überhaupt nie gegeben.

Homburger Eisenbahn.

Der Zweck dieser Bahn, das Weltbad Homburg mit dem Eisenbahnnetz in Verbindung zu bringen, wurde schon seit dem Jahre 1846 angestrebt. Der Umstand aber, dass die geplante kurze Strecke Frankfurt a. M. - Homburg vier verschiedene Staatsgebiete berühren musste, das der freien Stadt Frankfurt a. M., des Grossherzogthums Hessen-Darmstadt, des Herzogthums Nassau und der Landgrafschaft Hessen-Homburg, erschwerte die Ausführung des Projectes ungemein und verzögerte sie auf viele Jahre.

Besonders zeigte sich Nassau dem Project nicht günstig, wohl aus Concurrenzrücksichten bezüglich seiner eigenen Bäder, und Frankfurt a. M., welches die Expropriationsberechtigung unter dem Angeben versagte, dass diese Bahn nur eine Luxusbahn sei. Nachdem sich 1853 eine Gesellschaft zur Ausführung des Projectes gebildet hatte, aber wegen der herrschenden Verhältnisse sich unverrichteter Sache wieder auflösen musste, gelang es endlich 1859, also nach 13 Jahren, dem englischen Eisenbahnunternehmer Sir Morton Peto, die Concession zu erlangen und die Angelegenheit zu gutem Ende zu führen. Die von demselben gebildete Homburger Eisenbahngesellschaft constituirte sich 1859 mit Sitz in Homburg. Die Concessionen der betheiligten Regierungen datiren aus den Monaten April, Mai und Juni desselben Jahres.

Das Anlagecapital war in den Statuten auf 2 400 000 Gulden rh. festgesetzt worden. Hiervon sind 800 000 Gulden in St.-Actien Lit. A à 200 Gulden in den freien Verkehr gebracht; 800 000 Gulden übernahm die hessen-homburgische Regierung, in deren Interesse das Zustandekommen der Bahn hauptsächlich lag, in Form von St.-Actien Lit. B unter Verzicht auf Zinsen und Dividenden bis zum Jahre 1896, und für 800 000 Gulden waren $4^1/_2$ procentige Prioritätsobligationen ausgegeben worden.

Der Bau wurde sofort nach Empfang der Concession begonnen und die 18,1 km lange Bahn am 10. September 1860 eröffnet.

Zu dem bereits angeführten Baucapital traten noch weitere $4^1/_2$ procentige Anleihen, und zwar mit Privileg von 1860: 250 000 Gulden, mit Privileg von 1861: 130 000 Gulden und mit Privileg von 1875: 300 000 Mk. Dementsprechend stellte sich das Gesammtanlagecapital in Markwährung umgerechnet auf

2 742 857 Mk. in St.-Actien und
2 357 143 „ in Anleihen

in Summa 5 100 000 Mk.
mithin pro 1 km auf 281 768 Mk.

Noch heute ohne Fortsetzung und Anschluss in Homburg, war die Bahn stets nur auf ihren eigenen Verkehr angewiesen, von dem der Güterverkehr immer nur gering war; der Personenverkehr richtete sich nach dem Fremdenbesuch in Homburg, und die Rentabilität des Unternehmens war deshalb grossen Schwankungen unterworfen. Da die Homburger Regierung, wie bereits oben gesagt, für ihre Actien bis 1896 auf Dividende verzichtet hatte, kam der ganze Reinertrag den St.-Actien Lit. A zu Gute, welche folgende Dividenden erhielten:

pro	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870
	$5^1/_4$	6	$6^1/_2$	7	9	$5^1/_2$	8	$8^1/_2$	12	5 %
pro	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	
	12	$13^1/_2$	6	6	7	6	$5^1/_2$	$5^1/_2$	$5^1/_2$ %	

im Durchschnitt 7,35 %.

Der auffällige Rückgang ab 1873 erklärt sich aus der Aufhebung der Spielbank in Homburg, wodurch der Verkehr nach dort bedeutend nachliess. Wegen des 1878 von der preussischen Staatsbahnverwaltung geplanten Baues eines Centralbahnhofes in Frankfurt a. M. machte sich für diese der Erwerb der Bahn wünschenswerth, indem dieselbe von dem Main-Weserbahnhofe in Frankfurt ausgeht.

Der preussische Staat trat deshalb mit der Gesellschaft hierüber in Unterhandlung, die dahin zum Abschluss führte, dass das Unternehmen laut Gesetz vom 25. Februar 1880 mit Rechnung vom 1. Januar am 10. März desselben Jahres bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft in das Eigenthum des Staates überging. Derselbe zahlte zur Abfindung der Actionäre 1 800 000 Mk. baar und übernahm die Anleihen mit umlaufend 1 816 514 Mk. als Selbstschuldner. Bei diesem Preise, gegenüber selbst den Dividenden der letzten Jahre, ist nochmals darauf hinzuweisen, dass nur die Hälfte des St.-Actiencapitals Dividenden erhielt, die Rentabilität des ganzen Unternehmens sich also nur halb so hoch stellte, als in den Dividenden zum Ausdruck gebracht ist.

An Fonds fielen dem Staat 115 205 Mk. zu.

Die Bahn wurde der königlichen Direction in Frankfurt a. M. unterstellt.

Aus der Concession sei noch erwähnt, dass dieselbe auf 99 Jahre ertheilt war, nach welcher Zeit jede Regierung die in ihrem Gebiet liegende Theilstrecke zum Taxwerth sollte übernehmen können.

Der Zinsfuss der Pr.-Obligationen betrug bei allen drei Emissionen $4^1/_2$ %. Hiervon kündigte der Staat die Anleihe von 1875 bereits per 1. Juli 1881 zur baaren Einlösung.

Die statutenmässigen Pr.-Obligationen von 1860 und die Pr.-Obligationen von 1861 dagegen sind unkündbar, dadurch vor einer Herabsetzung des Zinsfusses von $4^1/_2$ % sowie vor dem Umtausch in Consols geschützt und unterliegen nur der planmässigen Tilgung.

Die Ersteren von 1860 lauten auf Stücke zu 1000, 500 und 100 Gulden. Zinstermine 2. Januar und 1. Juli. Verloosung nach besonderem Tilgungsplan im Juli auf 2. Januar, dauert bis 1903. Ult. März 1889 waren noch Stücke im Werth von 990 351 Mk.

in Umlauf. Cours derselben am 31. Dezember 1889 an der Frankfurter Börse 104 %.

Die Stücke der Anleihe von 1861 lauten auf 500 Gulden. Zinstermine sind hier gleichfalls der 2. Januar und 1. Juli. Verloosung nach besonderem Tilgungsplan im Juli des laufenden auf Juli des folgenden Jahres dauert bis 1901. Ult. März 1889 waren noch Stücke im Werth von 115 715 Mk. in Umlauf. Cours derselben am 31. Dezember 1889 an der Frankfurter Börse 103,80 %.

Bei beiden Emissionen verjähren die nicht abgehobenen Zinsen nach vier Jahren vom Tage der Fälligkeit an und die ausgeloosten zur Einlösung nicht präsentirten Stücke nach elf Jahren.

Illerbahn.

(Ulm-Memmingen-Kempten.)

Bei der ersten Anlage von Eisenbahnen im Königreich Bayern war die gewerbreiche Stadt Memmingen nicht mit in das Schienennetz gezogen worden, und so lag für sie die Gefahr vor, in ihrer Industrie zurück zu gehen; sie entschloss sich deshalb zur Herstellung einer Eisenbahnverbindung auf eigene Kosten. In der Mitte zwischen den Linien Augsburg-Ulm, Augsburg-Kempten und Ulm-Friedrichshafen liegend, hätte sie den gedachten Zweck schon durch den Bau einer kurzen Anschlussbahn an eine der drei genannten Linien erreichen können. Als Eisenbahnunternehmerin musste sie aber auch darauf bedacht sein, eine Linie zu wählen, welche möglichst rentabel sei, und sie entschied sich zum Bau der Linie Ulm - Memmingen - Kempten. Dieselbe hat allerdings eine Länge von 85,13 km und erforderte deshalb ein für eine kleinere Provinzialstadt immerhin bedeutendes Anlagecapital; die Stadt erreichte aber hierdurch für sich einen dreifachen Eisenbahnanschluss, indem in Ulm auch die württembergische Eisenbahn einfällt; gleichzeitig erschloss die gewählte Linie das ganze industrie- und holzreiche Illerthal, und endlich schuf sie für den wechselseitigen Verkehr der beiden wichtigen Städte Ulm und Kempten eine directe Linie. Durch die Wahl dieser Trace hat sich die Stadt Memmingen ein ganz entschiedenes Verdienst weit über ihre eigenen Interessen hinaus erworben.

Das Project wurde der königlichen Regierung in der Landtagssession 1861 befürwortend unterbreitet, und die Stadtgemeinde erhielt unterm 13. September desselben Jahres die Concession zum Bau der gedachten Linie mit Einmündung bei Neu - Ulm in die

Staatsbahnlinie Augsburg-Ulm unter der Bedingung, dass die bayerische Staatsbahnverwaltung unter Gestellung der Betriebsmittel die Bahn von Eröffnung an pachtweise in Betrieb nehme, sowie dass die Regierung durch Amortisirung des Anlagecapitals dieselbe nach und nach für sich erwerbe.

Das Anlagecapital wurde hierbei auf 3 500 000 Gulden = 6 000 000 Mk. und die Pachtquote auf jährlich 175 000 Gulden = 300 000 Mk. festgesetzt, wovon die Verzinsung des Anlagecapitals mit $4^1/_2$ % und die Amortisation desselben mit $^1/_2$ % bewirkt werden sollte.

Zur Aufbringung dieses Capitals nahm die Stadt bei der königlichen Bank in Nürnberg ein hypothekarisches Darlehen in genanntem Betrage mit gleicher Verzinsung und Amortisation auf. Die Theilstrecke Neuulm-Memmingen wurde am 12. Oktober 1862 und Memmingen-Kempten am 1. Juni 1863 dem Verkehr übergeben.

Dem Tilgungsplan nach dauert die Amortisation des Anlagecapitals bis zum Jahre 1916, und also wäre nach den ersten Verträgen die Bahn erst zu diesem Zeitpunkt dem Staate, und zwar dann ohne Weiteres zugefallen. Bei ihrer mehr als lokalen Bedeutung entschloss sich jedoch die Regierung schon nach einigen Jahren zum völligen Erwerbe der Bahn, indem sie ihrerseits selbstschuldnerisch in den zwischen der Stadt Memmingen und der königlichen Bank in Nürnberg abgeschlossenen Vertrag bezüglich der gedachten Hypothekenschuld eintrat. Ausserdem zahlte sie der Stadt noch eine einmalige besondere Vergütung von 1200 Mk. für nachträglich zu Bahnanlagen verwendete Ländereien. Auf Grund dieser Abmachungen ging die Illerbahn am 12. April 1876 in das volle Eigenthum des bayerischen Staates über.

Fälschlicherweise wird in verschiedenen statistischen Werken nach wie vor die Illerbahn bis in die neueste Zeit als Privatbahn in pachtweisem Staatsbetrieb stehend aufgeführt. Unsere Aufzeichnungen sind den Originalacten der Stadt Memmingen entnommen.

Das Anlehen war hypothekarisch auf die Bahnanlagen und städtische Grundstücke eingetragen.

Eisenbahnpapiere der Illerbahn hat es also nie gegeben.

Kieritzsch-Bornaer Eisenbahn.

Um einem Rückgang ihrer umfangreichen Industrie vorzubeugen, und zur Erweiterung des Absatzgebietes des dort gelegenen Braunkohlenwerkes beschloss die im Königreich Sachsen gelegene

Stadt Borna 1865 auf eigene Kosten die Herstellung einer Eisenbahn an die sächsische Staatsbahnlinie Leipzig-Hof. Sie erhielt unter dem 15. November desselben Jahres die Allerhöchste Concession zum Bau und Betrieb einer Zweigbahn von der Staatsbahnstation Kieritzsch der gedachten Linie nach Borna. Der Bau wurde am 22. Oktober 1865 unter Leitung eines königlichen Betriebsingenieurs in Angriff genommen, erfuhr jedoch durch den Krieg von 1866 eine Unterbrechung, so dass die 6,75 km lange Strecke erst am 14. Januar 1867 dem Verkehr übergeben werden konnte.

Das erforderliche Anlagecapital konnte dem Baarvermögen der Stadt entnommen werden, so dass es keiner Anleihe bedurfte. Dasselbe stellte sich auf 571 843 Mk., somit für 1 km auf 84 717 Mk. Die Bahn wurde von Eröffnung an seitens der sächsischen Staatsbahnverwaltung unter Gestellung der Beamten und Betriebsmittel gegen 50 % der Bruttoeinnahme in Pacht genommen, und diese erbrachten durchschnittlich jährlich eine 3 procentige Verzinsung des aufgewendeten Baucapitals.

Bereits am 1. Oktober 1870 erwarb der sächsische Staat die Bahn gegen Erstattung des aufgewendeten Baucapitals im Betrage von 571 843 Mk. zu Eigenthum. Nachrichtlich sei noch erwähnt, dass im Königreich Sachsen Borna die einzige Stadt gewesen ist, die auf eigene Kosten eine Bahn gebaut hat, und in ganz Deutschland die einzige, welche in der glücklichen Lage war, dies ohne Aufnahme einer Anleihe thun zu können.

Kieritzsch-Bornaer Eisenbahnpapiere hat es demnach nie gegeben.

Köln-Krefelder Eisenbahn.

Im Interesse der grossartigen Sammt- und Seidenfabrikation Krefelds, welche in diesen Branchen den Mittelpunkt der deutschen Industrie bildet, constituirte sich 1853 eine Actiengesellschaft mit Sitz in Köln behufs Erbauung einer Eisenbahn von Krefeld nach dem schon damals wichtigen Eisenbahnknotenpunkt Köln, von welchem bereits in den vierziger Jahren Schienenwege nach Aachen, nach Bonn und indirect (ab Deutz) nach Düsseldorf und weiter nach Minden vorgetrieben waren. Die Concession erhielt die Gesellschaft unterm 22. August desselben Jahres, und hierbei wurde das Grundcapital auf 3 900 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit 4 % Bauzinsen festgesetzt. Den Bau sowie später auch Verwaltung und

Betrieb übernahm auf Grund besonderen Vertrages der preussische Staat à conto der Gesellschaft, und das Unternehmen wurde der königl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn in Aachen unterstellt.

Die erste Theilstrecke Köln-Neuss wurde am 15. November 1855, die ganze 52,7 km lange Bahn aber am 26. Januar 1856 dem Betriebe übergeben, nachdem zur Vollendung des Baues mit Privileg von 1855 noch eine $4^1/_2$ procentige Anleihe von 2 100 000 Mk. aufgenommen worden war. Das Anlagecapital stellte sich hiermit auf 6 000 000 Mk., mithin pro 1 km auf 113 852 Mk.

Der Verkehr blieb zunächst weit hinter den gehegten Erwartungen zurück und entwickelte sich nur langsam, so dass trotz der geringen Belastung des Unternehmens die Rentabilität in den ersten Jahren eine äusserst niedrige war und die St.-Actien an Dividenden nur

pro 1857 1858 1859 1860 — $^3/_5$ $1^1/_{30}$ $1^8/_{15}$ $2^0/_0$ — im Durchschnitt $1{,}29\,^0/_0$ erhielten.

1859 beschloss die Gesellschaft, ihr Unternehmen an die Rheinische Bahn zu überlassen, und dasselbe ging am 1. Juli 1860 in das Eigenthum sowie in Verwaltung und Betrieb dieser über.

Für die St.-Actien wurde bei verlangter Baareinlösung entsprechend den bisherigen Dividenden pro Stück à 300 Mk. nur 77,5 Mk. gezahlt, bei Umtausch dagegen in St.-Actien des Rheinischen Unternehmens der volle Nominalwerth berechnet. Die Pr.-Obligationen übernahm die Rheinische Bahn ohne Umtausch als Selbstschuldner und es löste sich hiernach die Köln-Krefelder Gesellschaft auf.

Als nunmehriger Bestandtheil des Rheinischen Unternehmens ging die Bahn 1880 in den Besitz des preussischen Staats über.

Bei Verstaatlichung betrug der Zinsfuss der Köln-Krefelder Pr.-Obligationen noch $4^1/_2\,^0/_0$; derselbe wurde jedoch seitens des Staats per 1. Januar 1886 auf $4\,^0/_0$ herabgesetzt und hierauf 1887 die Obligationen in $3^1/_2$ procentige Consols umgetauscht, die hierzu nicht angemeldeten Stücke aber per 2. Januar 1887 zur baaren Einlösung gekündigt.

Hiernach giebt es Köln-Krefelder Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Köln-Mindener Eisenbahn.

Die Vorgeschichte dieses Unternehmens reicht in die Zeit der ersten Bestrebungen zur Einführung der Eisenbahnen in Preussen zurück. Bis dahin war die Schifffahrt die Hauptvermittlerin der Gütermassentransporte, und da die Eisenbahnen zu jener Zeit auch nur für solche geeignet erachtet wurden, so schienen sie besonders berufen, ein Verbindungsglied der schiffbaren Wasserstrassen zu werden. In diese Kategorie fällt das hier zu behandelnde Unternehmen; es galt der Verbindung des Rheins mit der Weser. Die darauf zielenden ersten Projecte, deren wir bereits bei der historischen Entwickelung des Eisenbahnwesens in Preussen auf Seite 103 und 104 gedacht haben, reichen bis ins Jahr 1828 zurück. Zur Ausführung des dort zuletzt erwähnten Projectes Minden-Elberfeld-Düsseldorf hatte sich 1837 unter landesherrlicher Bestätigung vom 21. August desselben Jahres eine Gesellschaft unter dem Namen „Rhein-Weser-Eisenbahn-Actiengesellschaft" gebildet, vor Verwirklichung des Unternehmens aber wieder aufgelöst. Hierauf liess die Rheinische Eisenbahngesellschaft die Vorarbeiten für eine derartige Bahn ausführen, doch gab auch diese das Project wieder auf, und so bedurfte es einer dritten Gesellschaft, um dieses Unternehmen, welches sich alsdann so grossartig entwickelte, zur Verwirklichung zu bringen. Dieselbe bildete sich zunächst als „Ostrheinische" 1843 mit Sitz in Köln, nahm dann aber den Namen „Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft" an und erhielt unterm 18. Dezember desselben Jahres die Concession zum Bau einer Eisenbahn von Deutz auf dem rechten Rheinufer, gegenüber Köln, über Oberhausen (nicht über Elberfeld) bis an die preussisch-bückeburgische Grenze hinter Minden, begann den Bau im August 1844, eröffnete die erste Theilstrecke Deutz-Düsseldorf am 20. Dezember 1845, die ganze Bahn in einer Gesammtlänge von 266,7 km aber am 15. Oktober 1847, bei gleichzeitiger Eröffnung der Anschlussstrecke in Richtung auf Hannover seitens der Hannöverschen Staatsbahn, wobei der Betriebswechsel in Minden vereinbart wurde.

Das Anlagecapital war hierzu auf 39 000 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. mit zunächst 4 % Bauzinsen festgesetzt und emittirt worden, und es hatte hiervon der preussische Staat rund den siebenten Theil mit 5 580 000 Mk., sowie gleichzeitig eine 3½ procentige Zinsgarantie für die im Privatbesitz befindlichen Actien übernommen. Als Gegenleistung für diese Zinsgarantie, die — wie wir schon jetzt bemerken wollen — für die hier nur in Rede stehende Stamm-

strecke nie erforderlich gewesen ist, sollte der Staat von dem Ueberschuss über 5 % Dividende sämmtlicher Actien den dritten Theil als Superdividende erhalten, und ferner wurde ihm die Berechtigung zur Einlösung der im Privatbesitz befindlichen Actien unter Verwendung der auf seine Staatsactien entfallenden plus der auf die bereits amortisirten Actien zu verrechnenden Dividende zum Nennwerth für sich zugestanden. Auch sollte er diese Amortisationsquote aus eigenen Mitteln bis zu 1 % des Anlagecapitals vergrössern dürfen, andererseits die planmässige Amortisation aber selbst in den Jahren bewirken, für welche Zuschuss erforderlich wäre.

Aus dieser Stammstrecke heraus baute die Gesellschaft mit Concession von 1845 eine Zweigbahn von Oberhausen nach Ruhrort, dem grössten Flusshafen Deutschlands, welche 9,3 km lang 1848 eröffnet wurde.

Mit ihrer Stammstrecke wurde die Bahn von vornherein ein Mittelglied der dem Weltverkehr dienenden Linie von Berlin und Leipzig nach Köln und weiter nach Belgien und Frankreich, Theilhaberin an dem Verkehr vom Rhein nach Bremen und Hamburg, sowie in Concurrenz mit der gleichzeitig eröffneten Prinz-Wilhelmsbahn an demjenigen aus dem an Steinkohlen und Erzen reichen Ruhrgebiet, und dementsprechend entwickelte sich ihr Verkehr zu hoher Blüthe. Um aber die Bahn einem solchen gewachsen zu erhalten, waren Ergänzungs- und Erweiterungsbauten erforderlich, zu welchen einschliesslich der Baukosten für die Ruhrorter Zweigbahn 1847 eine $4\frac{1}{2}$ procentige Anleihe im Betrage von 11 023 500 Mk. 1849 eine 5 procentige von 10 500 000 Mk. und 1853 eine 4 procentige von 6 000 000 Mk. aufgenommen wurde. Hiermit stellte sich das Anlagecapital des Stammunternehmens auf 66 523 500 Mk., somit für 1 km auf 241 027 Mk. In dieser ersten Periode der Bahn erhielten die Stammactien folgende Dividenden:

pro 1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856
$3\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{8}$	$5\frac{7}{12}$	$6\frac{1}{12}$	$6\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{10}$	$8\frac{1}{5}$	$8\frac{2}{3}$ %

und der preussische Staat in derselben Zeit als Superdividende 3 140 117 Mk. War so die Köln-Mindener Bahn von Anfang an das bedeutendste Eisenbahnunternehmen im Nordwesten Deutschlands, so hat sie sich auch in der Folgezeit diese Stellung zu behaupten gewusst durch den Bau neuer, dem grossen Verkehr dienender Linien.

Zunächst baute die Gesellschaft zum Anschluss an das holländische Bahnnetz für den Verkehr von Berlin und Köln nach Rotter-

dam und Amsterdam mit Concession von 1853 die 73,1 km lange Strecke von Oberhausen an die holländische Grenze hinter Emmerich, und dieselbe wurde 1856 (mit Betriebswechsel in Emmerich) eröffnet. Hierzu nahm sie mit Privileg von 1853 eine 4 procentige Anleihe im Betrage von 9 000 000 Mk. und mit Privileg von 1858 eine $4^1/_2$ procentige in Höhe 10 500 000 Mk. auf unter bedingter $3^1/_2$ procentiger Zinsgarantie des Staats, wogegen demselben das Recht zugestanden wurde, diese Strecke jederzeit gegen Erstattung des verwendeten Anlagecapitals zu erwerben. Weiterhin baute sie zur directen Verbindung des Kohlengebiets der Ruhr mit dem Sieggebiet, den reichsten Erzlagern Deutschlands, sowie gleichzeitig zur Herstellung einer gegen ihre eigene nördliche Linie bedeutend kürzeren Köln-Leipziger Route mit Concession von 1855 von Deutz nach Giessen nebst Zweig von Betzdorf nach Siegen, sowie gleichzeitig eine feste Brücke über den Rhein zwischen Deutz und Köln, mit Einmündung in den Centralbahnhof der Rheinischen Eisenbahn daselbst. Die 418 m lange Brücke wurde 1859 und die 183 km lange Bahn 1859/62 dem Verkehr übergeben. Die Fertigstellung der Letzteren hatte sich dadurch verzögert, dass Nassau zunächst die Durchführung der Bahn durch sein Gebiet verweigert hatte. Zum Bau der Brücke und dieser Bahn wurden mit Privileg von 1855 eine 4 procentige Anleihe von 60 000 000 Mk. und weiterhin mit Privileg von 1861 eine ebenfalls 4 procentige von 19 500 000 Mk., sowie mit Privileg von 1872 zur Legung des zweiten Gleises auf dieser Strecke eine 4 procentige im Betrage von 21 000 000 Mk. aufgenommen. Für die beiden ersteren hatte der Staat wiederum eine $3^1/_2$ procentige bedingte Zinsgarantie und ausserdem die Verpflichtung zur Amortisation des auf die Rheinbrücke entfallenden Anlagecapitals übernommen, sich hierbei aber des Recht vorbehalten, Bahn und Brücke jederzeit gegen Erstattung des aufgewendeten Anlagecapitals für sich zu erwerben. Gleichzeitig verzichtete er hierbei auf die Dauer von 15 Jahren auf das Recht zur Amortisation der Privat-St.-Actien. Die für die Anleihen der Strecken Oberhausen-Emmerich, Deutz-Giessen nebst Zweigbahn und die Rheinbrücke übernommenen Zinsgarantien waren nur insoweit seitens des Staates zu leisten, als hierzu seine Bezüge aus dem gesammten Köln-Mindener Unternehmen hinreichten; einer Rückzahlung unterlagen die erforderlichen Zinszuschüsse nicht.

Noch sei erwähnt, dass zum Bau der Rheinbrücke die Stadt Köln und die Rheinische Eisenbahngesellschaft 1 500 000 Mk. à fonds perdu zugeschossen hatten. — Für Rechnung der Stammbahn hatte

die Gesellschaft in dieser Periode mit Privileg von 1858 eine $4^1/_2$-procentige Anleihe im Betrage von 7 800 000 Mk. und mit Privileg von 1862 eine 4 procentige in Höhe von 13 500 000 Mk. aufgenommen.

1865 schloss die Gesellschaft mit dem Staat den in ihre Verfassung tief einschneidenden Vertrag, inhaltlich dessen das Recht des Staats zur Amortisation der St.-Actien zum Nennwerth für immer aufgehoben wurde, wofür sie als Entschädigung 39 000 000 Mk. zahlte.

Hiermit hatte sich die Gesellschaft ein weittragendes politisches Verdienst um den Staat erworben. Es war nämlich die Zeit, da König Wilhelm, der nachmalige Kaiser Wilhelm I., unterstützt von seinen drei Paladinen Bismarck, Moltke und Roon, die Armee zu den für die nächste Zeit schon unvermeidlichen Kriegen vorzubereiten für nöthig erkannt hatte, die Regierung aber von dem in der Opposition befindlichen Landtage die erforderlichen Gelder nicht bewilligt erhielt.

Zur finanziellen Abwickelung dieser Operation emittirte die Gesellschaft den alten gleichberechtigte St.-Actien in demselben Betrage, wovon der Staat 7 587 000 Mk. übernahm. Weiterhin wurde durch diesen Vertrag der Staat von der Zinsgarantie für die St.-Actien entbunden und die für die Anleihen dahin modifizirt, dass diese erlöschen sollten, wenn zehn Jahre hintereinander kein Zuschuss für die einzelnen Linien erforderlich gewesen wäre. Auch verzichtete hierbei der Staat auf weitere Dividenden der bereits von ihm amortisirten Actien, im Betrage von 2 007 000 Mk.; sein Recht auf die Superdividende, also ein Dritttheil des Ueberschusses über 5 % des ganzen Stammactiencapitals von nunmehr 78 000 000 Mk., blieb jedoch nach wie vor bestehen. Andererseits wurde hierbei entgegen den früheren Verträgen der Staat noch berechtigt, die von ihm übernommenen Actien seinerseits zu veräussern, und er that dies auch 1870, diesmal aber nicht wegen des Krieges, sondern zur Deckung von anderweiten Staatsausgaben.

Inzwischen war 1861 von Paris aus die Herstellung einer directen Linie Paris-Venlo-Hamburg angeregt worden, und die hannöversche Regierung zeigte sich bereit, hierzu Osnabrück-Bremen-Hamburg ihrerseits zu bauen. Zum Bau der Strecke Venlo-Osnabrück aber entschloss sich 1865 die Köln-Mindener Gesellschaft, sowie auch zu einer Zweigbahn aus dieser nach Essen, um diese neue Linie mit dem Ruhrkohlengebiet in Verbindung zu bringen. Dieselbe erhielt hierzu 1866 die preussische und bezüg-

lich der Strecke von der Grenze bis nach Venlo 1867 auch die holländische Concession mit der Massgabe jedoch, dass zunächst nur Essen-Haltern-Münster gebaut zu werden brauche, die anderen Strecken bis Venlo und Osnabrück dagegen erst dann, wenn der Weiterbau von Osnabrück nach Hamburg gesichert sei. Nachdem aber Hannover 1866 an Preussen gekommen war, erhielt die Köln-Mindener Gesellschaft 1868 die Concession auch für Osnabrück-Bremen-Hamburg mit Zweig Kirchweyhe-Sagehorn (für den durchgehenden Güterverkehr behufs Entlastung des Bahnhofes in Bremen) und wurde dadurch auch Eigenthümerin einer durchgehenden Linie von Köln nach Bremen und Hamburg. Das Anlagecapital für diese ganze Linie wurde auf 129 000 000 Mk. festgesetzt und hierzu mit Privileg von 1868 neue St.-Actien Lit. B im Betrage von 39 000 000 Mk. mit zunächst 5 % Bauzinsen emittirt, sowie mit Privileg von 1869 eine $4\frac{1}{2}$ procentige Anleihe von 90 000 000 Mk. aufgenommen. Hierbei erhielten die neuen Actien von der Gesellschaft eine 5 procentige Dividende garantirt, wozu, falls der Reinertrag der neuen Linie nicht ausreichte, der Ausfall aus dem Stammunternehmen zu decken sei. Diese von der Stammbahn etwa geleisteten Zuschüsse sollten aus den späteren Reinerträgen der neuen Linie über 5 % zurückgerechnet werden und von den weiteren Ueberschüssen die Actien B den dritten Theil, das Stammunternehmen aber 2 Dritttheile erhalten. Sobald sich hierbei in einem Jahre die Dividende der Actien B derjenigen der Actien A gleich oder höher stelle, sollte der Unterschied zwischen den Actien A und B für immer aufhören. Dieser Fall trat 1875 ein, indem für dieses Jahr die Actien A nur 4,6 % Dividende erhielten. Von der Anleihe übernahm der Staat Hamburg 30 000 000 Mk. und die Discontogesellschaft in Berlin 60 000 000 Mk.

Obiges Anlagecapital erwies sich aber zu niedrig und deshalb musste mit Privileg von 1874 noch eine weitere $4\frac{1}{2}$ procentige Anleihe im Betrage von 45 000 000 Mk. aufgenommen werden. Der Bau auf diesen Linien begann 1867, und die Strecke Wanne (bei Essen) - Haltern - Münster wurde 1870, Münster - Osnabrück 1871, Osnabrück - Bremen 1873, Bremen - Harburg mit Zweigbahn Kirchweyhe - Sagehorn sowie Venlo - Haltern mit fester, 1942 m langen Rheinbrücke bei Wesel 1874 eröffnet, während Harburg-Hamburg mit festen Brücken über die Norder- und Süderelbe bereits 1872 dem Betrieb übergeben worden war. Da diese letztere Theilstrecke zunächst mit den anderen Linien des Köln - Mindener Unternehmens nicht in Verbindung stand, so wurde für diese ein

besonderer Wagenpark errichtet. Die Länge der ganzen Linie beträgt 460 km.

Hiermit schliessen die dem grossen Verkehr dienenden Bauten der Gesellschaft. Die ferneren Neubauten betrafen nur noch ihr bisheriges Verkehrsgebiet. Zunächst baute sie mit Concession von 1868 zur noch besseren Ausnutzung des Ruhrkohlenreviers die Emscherthalbahn in den an die bereits bestehenden Strecken sich anschliessenden Linien Dortmund-Herne und Wanne-Ruhrort, und es wurden dieselben in einer Gesammtlänge von 57,4 km nach und nach 1871/78 eröffnet, sowie ferner mit Concession von 1870 von Dillenburg (an der Deutz-Giessener Linie) in das Eibacher- und Scheldethal behufs Anschlusses der dortigen zahlreichen Eisenerzgruben. Zu dieser letzteren nur dem Güterverkehr dienenden Bahn, welche 11,4 km lang 1872 eröffnet wurde, gaben der Staat und Privatinteressenten Zuschüsse im Betrage von 690 670 Mk. Dieser folgten mit Concession von 1875 die Zweigbahnen von Wesel nach der industriereichen Stadt Bocholt und vom Bahnhofe Beckum nach der gleichnamigen Stadt; jene wurde 21,2 km lang 1878, und letztere 6 km lang 1879 dem Verkehr übergeben. Endlich nahm die Gesellschaft auch noch die 1878 concessionirte Zweigbahn Herford-Detmold und die Verbindungsstrecke Oberhausen-Bottrop (an der Emscherthalbahn) in Bauangriff, dieselben wurden aber erst unter Staatsverwaltung 1880 resp. 1881 vollendet. Ihre Länge beträgt 28 resp. 8,5 km. Zu der ersteren hatten die interessirten Städte einen Zuschuss à fonds perdu im Betrage von 1 500 000 Mk. gegeben.

Zu diesen Neubauten, zu Erweiterungsbauten auf den alten Strecken, sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel hatte die Gesellschaft mit Privileg von 1873 eine $4^1/_2$ procentige Anleihe im Betrage von 46 500 000 Mk. aufgenommen. Eine ausserdem zu gleichem Zweck 1879 genehmigte Anleihe von 19 450 000 Mk. ist nicht mehr begeben worden.

Einschliesslich Verbindungs-, Hafen- und Zechenbahnen umfasste das Netz bei Uebergang an den Staat 1145 km. — Wie wir oben bei den einzelnen Strecken nachgewiesen haben, diente das Köln-Mindener Unternehmen dem Verkehr von Berlin und Leipzig nach dem Rhein, nach Belgien und Frankreich, von Hamburg und Bremen nach dem Rhein und Paris, von Berlin und Köln nach Rotterdam und Amsterdam, der Ausnutzung des Ruhrgebiets und der Verbindung desselben mit dem Sieggebiet. Bezüglich des Verkehrs der Hauptstrecke von Berlin nach Köln

erwuchs 1865 durch Fertigstellung der um 35 km kürzeren mitteldeutschen Route über Kreiensen-Holzminden eine wesentliche Concurrenz.

Für den Köln-Leipziger Verkehr schuf die Gesellschaft selbst durch Bau der Strecke Deutz - Giessen eine gegen ihre nördliche Route um 67 km kürzere Linie, während ihr im Ruhrgebiet durch Parallelbauten seitens der Bergisch-Märkischen 1860 und seitens der Rheinischen Eisenbahngesellschaft 1875 starke Concurrenz erwuchs, und hier musste sie bezüglich der transportirten Mengen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn den ersten Platz einräumen. Diente die Bahn auch im Personenverkehr drei grossen Weltrouten, so ist doch der Güterverkehr mit seinen gewaltigen Massen an Kohlen und Coaks, welche allein durchschnittlich zwei Fünftel der Gesammteinnahmen ergaben, die wichtigere Verkehrsseite gewesen. Die Grossartigkeit desselben kennzeichnet sich am besten dadurch, dass circa 190 Bergwerks- und Fabriketablissements mit der Hauptbahn in Gleisverbindung stehen.

Die rentabelste Linie ist stets die Stammstrecke geblieben, die später gebauten konnten hierin mit ihr keinen Vergleich aushalten, indess ist dabei wohl zu berücksichtigen, dass dieselben als Zufuhrlinien zur Stammbahn die Rentabilität dieser erhöhen halfen. Für die garantirten Linien (Oberhausen - Emmerich und Deutz-Giessen nebst Rheinbrücke) mussten sogar die staatsseitigen Zinsgarantien mehr oder weniger in Anspruch genommen werden, für die erstere indess nur die ersten vier Jahre 1857/61, so dass diese vertragsgemäss bereits 1871 erlosch; bei der Deutz-Giessener Linie bedingte aber das überaus hohe Anlagecapital mit rund 547000 Mk. pro 1 km (einschliesslich der Rheinbrücke) eine längere Inanspruchnahme der Zinsgarantie; dieselbe musste hier mit Ausnahme der Jahre 1869—1872 bis einschliesslich 1874 stets geleistet werden.

Das concessionirte Gesammtanlagecapital belief sich auf

117 000 000	Mk.	in St.-Actien
10 500 000	„	in 5 procentigen Pr.-Obligationen
230 273 500	„	in $4^1/_2$ procentigen „
129 000 000	„	in 4 procentigen „

in Summa 486 773 500 Mk.

Hiervon waren jedoch 22 491 700 Mk. unbegeben geblieben, während andererseits 9 962 733 Mk. schwebende Schulden vorhanden waren, so dass zur Belastung 474 244 533 Mk. standen und somit auf 1 km 428 108 Mk. entfielen.

Den wesentlichsten Einfluss auf die Rentabilität des Gesammtunternehmens übten in ungünstiger Weise die Eröffnung der mitteldeutschen Route für den Berlin-Kölner Verkehr via Kreiensen-Holzminden und die gleichzeitige, vorstehend speciell erörterte Vermehrung des St.-Actiencapitals um 39 000 000 Mk. zur Ablösung des staatsseitigen Amortisationsrechtes, sowie später der allgemeine geschäftliche Rückgang in den siebziger Jahren. Die Wirkung der beiden ersteren Ereignisse war eine so gewaltige, dass die Dividende von $17\frac{2}{3}$ % in 1865 auf $9\frac{1}{12}$ % in 1866 und in den folgenden Jahren sogar unter 9 % sank. Für die einzelnen Jahre ergiebt sich folgende Dividendentabelle:

pro	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864
	9	$7\frac{3}{4}$	$7\frac{7}{8}$	$10\frac{1}{2}$	$12\frac{1}{4}$	$12\frac{5}{8}$	$12\frac{11}{12}$	$15\frac{5}{6}$ %

pro	1865	1866	1867	1868
	$17\frac{2}{3}$	$9\frac{1}{12}$	$8\frac{11}{20}$	$8\frac{1}{12}$ %

pro	1869	1870	1871	1872	1873	1874
St.-Act. Lit. A.	$8\frac{9}{10}$	$10\frac{1}{2}$	$11\frac{1}{5}$	$9\frac{7}{20}$	$8\frac{1}{12}$	$6\frac{9}{20}$ %
„ „ B.	5	5	5	5	5	5

pro	1875	1876	1877	1878
St.-Actien Lit. A.	$4\frac{6}{10}$	$5\frac{1}{4}$	$5\frac{1}{20}$	$6\frac{3}{10}$ %
„ „ B.	5	$5\frac{1}{4}$	$5\frac{1}{20}$	$6\frac{3}{10}$ %.

Die Durchschnittsdividende für die St.-Actien von Eröffnung in 1848 an betrug $8,_{51}$ % und die der St.-Actien Lit. B für die Zeit ihres Bestehens $5,_{16}$ %.

Die Superdividende des Staats betrug für diesen Zeitraum 35 157 073 Mk.; im Ganzen aber, einschliesslich der schon oben aufgeführten vor 1857, 38 297 190 Mk. Auf Grund der übernommenen Zinsgarantien hatte er andererseits im Ganzen 8 321 508 Mk. Zuschuss zahlen müssen.

Nach den bei Concessionirung der Linien Oberhausen-Emmerich und Deutz - Giessen nebst fester Rheinbrücke bei Köln abgeschlossenen Verträgen war der Staat berechtigt, diese Linien jeder Zeit gegen Erstattung der aufgewendeten Anlagekosten, d. i. für 16 601 941 Mk. resp. 100 039 135 Mk. zu erwerben. Er trat deshalb bereits 1877 mit der Gesellschaft in Unterhandlungen, dehnte dieselben aber 1879 auf das Gesammtunternehmen aus unter Angebot einer festen Rente von 6 % für die St.-Actien und dementsprechenden späteren Umtausches dieser in Staatsschuldverschreibungen. Dieselben führten schliesslich dahin zum Abschluss, dass der Staat ausser der 6procentigen Rente noch eine Convertirungsprämie von 6 Mk. pro Actie bewilligte und beim Umtausch

für jede Actie à 600 Mk. 4 procentige Consols im Betrage von 900 Mk. gab. Der Kaufpreis stellte sich demnach für den Staat, wie folgt:

für 117 000 000 Mk. St.-Actien Lit. A und B	175 500 000	Mk.	in 4 procentigen Consols, und an Convertirungsprämien
	1 170 000	„	baar
in Summa	176 670 000	Mk.	
an Anleihen umlaufend von den 4 procentigen	120 775 200	Mk.	
von den $4^1/_2$ procentigen	200 613 000	„	
von den 5 procentigen	8 268 300	„	
sowie an schwebenden Schulden	9 962 733	„	
Total:	516 289 233	Mk.	

An Fonds fielen dem Staat 17 491 489 Mk. zu.

Die Bahn ging laut Gesetz vom 20. Dezember 1879, mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres, am 1. Februar 1880 in Verwaltung und Betrieb, und am 1. Januar 1886 bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft in das volle Eigenthum des Staates über. Für die Ueberleitung der Geschäfte blieb der ganze Bahncomplex vereint und erhielt eine besondere königliche Direction. Bei der späteren, anderweitigen Organisation wurde die Linie Bremen-Hamburg von jenem abgezweigt und der königlichen Eisenbahndirection Hannover einverleibt, während die der Köln-Mindener Eisenbahn den Namen königliche Eisenbahndirection Köln (rechtsrheinisch) erhielt.

Der ursprüngliche Zinsfuss der verschiedenen Anleihen war während der Privatverwaltung unverändert geblieben, so dass es beim Uebergang der Bahn in den Besitz des Staats 5-, $4^1/_2$- und 4 procentige Pr.-Obligationen gab. Hiervon kündigte der Staat die einzige 5 procentige II. Emission von 1849 sofort per 1. Juli 1880 zur baaren Rückzahlung; alsdann setzte er per 1. Januar resp. 1. April 1886 den Zinsfuss der $4^1/_2$ procentigen I. Emission von 1847, III. Emission Lit. B von 1858, III. Emission Lit. Ba von 1858, VII. Emission von 1873, VI. Emission Lit. B von 1874 und von der VI. Emission aus 1869 von dem ursprünglich seitens des Staats Hamburg übernommenen, 1881 aber in den freien Verkehr gebrachten Theile im Betrage von 30 000 000 Mk. auf 4 % herab. So gab es vom 1. April 1886 ab im freien Verkehr nur noch 4 procentige Köln-Mindener Pr.-Obligationen, und es behielten den $4^1/_2$ procentigen Zinsfuss nur die s. Z. von der Discontogesellschaft übernommenen 60 000 000 Mk. der VI. Emission von 1869, indem bezüglich dieser die preussische Regierung laut Er-

klärung vom 10. Oktober 1879 auf eine vorzeitige Kündigung verzichtet hat, und diese unterliegen somit nur der planmässigen Amortisation. Dieselben befinden sich aber selbst nicht im freien Verkehr, sondern sind bei der zuständigen Kasse deponirt und auf dieselben fundirt im freien Verkehr befindliche Köln-Mindener $3^1/_2$ procentige Eisenbahnprämienscheine ausgegeben, von welchen das Wissenswerthe weiter unten folgt.

Im Jahre 1887 begann der Staat mit dem Umtausch der 4 procentigen Obligationen in $3^1/_2$ procentige Consols, und es wurden hiervon zunächst betroffen die I. Emission von 1847, die II. Emission von 1853, die III. Emission Lit. A von 1853, die III. Emission Lit. B von 1858 und die III. Emission Lit. Ba von 1858. Die nicht zum Umtausch angemeldeten Stücke dieser wurden per 1. Januar resp. per 1. Juli 1887 zur baaren Rückzahlung gekündigt.

Neuerdings ist das Umtauschverfahren in $3^1/_2$ procentige Consols auch auf die anderen 4 procentigen Obligationen ausgedehnt und bei der V. Emission von 1862 bereits am 1. Januar 1890 damit begonnen, die hierzu nicht angemeldeten Stücke dieser aber per 2. Januar 1890 zur baaren Einlösung gekündigt worden. Bei der IV. Emission Lit. A von 1855, Lit. B von 1861 und Lit. B von 1872 beginnt der Umtausch am 1. Oktober 1890, bei dem im freien Verkehr befindlichen Theil der VI. Emission von 1869 sowie bei der VI. Emission Lit. B von 1874 am 1. April 1890 und bei der VII. Emission von 1873 am 1. Juli 1890. Die nicht rechtzeitig zum Umtausch angemeldeten Stücke all dieser Anleihen sind sämmtlich gleichmässig per 1. Juli 1890 zur baaren Rückzahlung gekündigt.

Es bleiben hinfort von den Köln-Mindener Eisenbahnpapieren also nur noch die bereits oben erwähnten $3^1/_2$ procentigen Prämienscheine im Verkehr. Dieselben sind in Stücken zu 300 Mk. ausgefertigt und in 4000 Serien zu je 50 Stück eingetheilt. Die Zinstermine sind der 1. April und der 1. Oktober, die Ziehung der Serien erfolgt am 1. Juni und 1. Dezember, der Prämien am 1. August und 1. Februar und die Auszahlung der gezogenen Stücke am 1. Oktober und 1. April. Die Verloosung resp. Tilgung dauert bis 1927 und geschieht nach folgendem Verloosungsplan:

39. Verl.	1890.	40. Verl.		41. Verl.	1891.	42. Verl.	
1	à Thlr. 55000	1	à Thlr. 55000	1	à Thlr. 55000	1	à Thlr. 55000
1	6000	1	6000	1	6000	1	6000
1	3000	1	3000	1	3000	1	3000
2	2000	3	2000	2	2000	2	2000
3	1000	1	1000	2	1000	3	1000
1	500	2	500	2	500	1	500
11	200	11	200	11	200	11	200
2080	110	180	110	2130	110	180	110
2100 = 42 Serien	= 302500 Thlr.	200 = 4 Serien	= 94000 Thlr.	2150 = 43 Serien	= 307500 Thlr.	200 = 4 Serien	= 93500 Thlr.

43. Verl.	1892.	44. Verl.		45. Verl.	1893.	46. Verl.	
1	à Thlr. 55000	1	à Thlr. 55000	1	à Thlr. 55000	1	à Thlr. 55000
1	6000	1	6000	1	6000	1	6000
1	3000	1	3000	1	3000	1	3000
2	2000	1	2000	1	2000	1	2000
1	1000	4	1000	3	1000	3	1000
3	500	1	500	2	500	2	500
11	200	11	200	11	200	11	200
2230	110	180	110	2280	110	180	110
2250 = 45 Serien	= 318000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 92000 Thlr.	2300 = 46 Serien	= 323000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 92000 Thlr.

47. Verl.	1894.	48. Verl.		49. Verl.	1895.	50. Verl.	
1	à Thlr. 55000	1	à Thlr. 55000	1	à Thlr. 55000	1	à Thlr. 55000
1	5000	1	5000	1	5000	1	5000
1	3000	1	3000	1	3000	1	3000
1	2000	1	2000	1	2000	1	2000
2	1000	3	1000	1	1000	1	1000
3	500	2	500	4	500	4	500
11	200	11	200	11	200	11	200
2430	110	180	110	2480	110	180	110
2450 = 49 Serien	= 338000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 91000 Thlr.	2500 = 50 Serien	= 343000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 90000 Thlr.

51. Verl.	1896.	52. Verl.		53. Verl.	1897.	54. Verl.	
1	à Thlr. 50000	1	à Thlr. 50000	1	à Thlr. 50000	1	à Thlr. 50000
1	5000	1	5000	1	5000	1	5000
1	3000	2	3000	1	3000	2	3000
3	2000	2	2000	2	2000	1	2000
2	1000	1	1000	3	1000	1	1000
1	500	2	500	1	500	3	500
11	200	11	200	11	200	11	200
2630	110	180	110	2730	110	180	110
2650 = 53 Serien	= 358000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 89000 Thlr.	2750 = 55 Serien	= 368000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 87500 Thlr.

55. Verl.	1898.	56. Verl.		57. Verl.	1899.	58. Verl.	
1	à Thlr. 50000	1	à Thlr. 50000	1	à Thlr. 50000	1	à Thlr. 50000
1	5000	1	5000	1	5000	1	4000
1	3000	1	3000	1	3000	1	3000
2	2000	1	2000	1	2000	1	2000
1	1000	3	1000	1	1000	2	1000
3	500	2	500	4	500	3	500
11	200	11	200	11	200	11	200
2830	110	180	110	2980	110	180	110
2850 = 57 Serien	= 378000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 86000 Thlr.	3000 = 60 Serien	= 393000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 84500 Thlr.

59. Verl. 1900.		60. Verl.		61. Verl. 1901.		62. Verl.	
1	à Thlr. 50000	1	à Thlr. 45000	1	à Thlr. 45000	1	à Thlr. 45000
1	5000	1	5000	1	5000	1	5000
1	3000	1	3000	1	3000	1	3000
2	1000	3	2000	2	2000	1	2000
4	300	1	1000	3	1000	4	1000
11	200	2	500	1	500	1	500
3080	110	11	200	11	200	11	202
		180	110	3230	110	180	110
3100 = 62 Serien	= 403000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 83000 Thlr.	3250 = 65 Serien	= 418000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 81500 Thlr.

63. Verl. 1902.		64. Verl.		65. Verl. 1903.		66. Verl.	
1	à Thlr. 45000	1	à Thlr. 45000	1	à Thlr. 45000	1	à Thlr. 45000
1	5000	1	5000	1	5000	1	5000
1	3000	1	3000	1	3000	1	3000
1	2000	1	2000	1	2000	1	2000
3	1000	1	1000	1	1000	1	1000
2	500	4	500	4	500	4	500
11	200	11	200	11	200	11	200
3380	110	180	110	3480	110	180	110
3400 = 68 Serien	= 433000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 80000 Thlr.	3500 = 70 Serien	= 443000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 80000 Thlr.

67. Verl. 1904.		68. Verl.		69. Verl. 1905.		70. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000	1	4000	1	5000
2	3000	2	3000	1	3000	3	3000
2	2000	1	2000	3	2000	1	2000
2	1000	1	1000	1	1000	1	1000
1	500	2	500	2	500	2	500
11	200	11	200	11	200	11	200
3630	110	180	110	3780	110	180	110
3650 = 73 Serien	= 458000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 80000 Thlr.	3800 = 76 Serien	= 473000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 80000 Thlr.

71. Verl. 1906.		72. Verl.		73. Verl. 1907.		74. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	5000	1	4000	1	4000
1	3000	3	3000	1	3000	3	3000
2	2000	1	2000	1	2000	1	2000
2	1000	1	1000	2	1000	1	1000
2	500	2	500	3	500	2	500
11	200	11	200	11	200	11	200
3880	110	180	110	4030	110	180	110
3900 = 78 Serien	= 483000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 80000 Thlr.	4050 = 81 Serien	= 498000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 79000 Thlr.

75. Verl. 1908.		76. Verl.		77. Verl. 1909.		78. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000	1	4000	1	4000
1	3000	2	3000	1	3000	1	3000
1	2000	2	2000	1	2000	3	2000
2	1000	1	1000	1	1000	1	1000
1	500	2	500	3	500	2	500
3	200	11	200	2	200	11	200
4240	110	180	110	4340	110	180	110
4250 = 85 Serien	= 518500 Thlr.	200 = 4 Serien	= 78000 Thlr.	4350 = 87 Serien	= 529000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 77000 Thlr.

1910.

79. Verl.		80. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	2	2000
1	500	2	1000
1	300	2	500
4	200	11	200
4540	110	180	110
4550 = 91 Serien	= 550000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 76000 Thlr.

1911.

81. Verl.		82. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	500	3	1000
1	300	3	500
4	200	11	200
4690	110	180	110
4700 = 94 Serien	= 566500 Thlr.	200 = 4 Serien	= 75000 Thlr.

1912.

83. Verl.		84. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	1000	3	1000
1	300	2	500
4	200	11	200
4840	110	180	110
4850 = 97 Serien	= 583500 Thlr.	200 = 4 Serien	= 75000 Thlr.

1913.

85. Verl.		86. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	1000	3	1000
1	500	3	500
4	200	11	200
4990	110	180	110
5000 = 100 Serien	= 600000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 75000 Thlr.

1914.

87. Verl.		88. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	1000	3	1000
1	300	2	500
4	200	11	200
5140	110	180	110
5150 = 103 Serien	= 616500 Thlr.	200 = 4 Serien	= 75000 Thlr.

1915.

89. Verl.		90. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	1000	3	1000
1	300	2	500
4	200	11	200
5140	110	180	110
5150 = 107 Serien	= 638500 Thlr.	200 = 4 Serien	= 75000 Thlr.

1916.

91. Verl.		92. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	1000	3	1000
1	300	2	500
4	200	11	200
5490	110	180	110
5500 = 110 Serien	= 655000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 75000 Thlr.

1917.

93. Verl.		94. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	1000	3	1000
1	300	2	500
4	200	11	200
5640	110	180	110
5650 = 113 Serien	= 671500 Thlr.	200 = 4 Serien	75000 Thlr.

1918.

95. Verl.		96. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	1000	3	1000
1	300	2	500
4	200	11	200
5840	110	180	110
5850 = 117 Serien	= 693500 Thlr.	200 = 4 Serien	= 75000 Thlr.

1919.

97. Verl.		98. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	500	3	1000
1	300	2	500
4	200	11	200
6090	110	180	110
6100 = 122 Serien	= 720500 Thlr.	200 = 4 Serien	= 75000 Thlr.

99. Verl.	1920.	100. Verl.		101. Verl.	1921.	102. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000	1	4000	1	4000
1	3000	1	3000	1	3000	1	3000
1	2000	1	2000	1	2000	1	2000
1	1000	3	1000	1	1000	3	1000
1	300	2	500	1	300	2	500
4	200	11	200	4	200	11	200
6240	110	180	110	6440	110	180	110
6250 = 125 Serien		200 = 4 Serien		6450 = 129 Serien		200 = 4 Serien	
= 737500 Thlr.		= 75000 Thlr.		= 759500 Thlr.		= 75000 Thlr.	

103. Verl.	1922.	104. Verl.		105. Verl.	1923.	106. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000	1	4000	1	4000
1	3000	1	3000	1	3000	1	3000
1	2000	1	2000	1	2000	1	2000
1	1000	1	1000	1	500	1	1000
1	300	4	500	1	300	4	500
4	200	11	200	4	200	11	200
6640	110	180	110	6890	110	180	110
6650 = 133 Serien		200 = 4 Serien		6900 = 138 Serien		200 = 4 Serien	
= 781500 Thlr.		= 74000 Thlr.		= 808500 Thlr.		= 74000 Thlr.	

107. Verl.	1924.	108. Verl.		109. Verl.	1925.	110. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000	1	4000	1	4000
1	3000	1	3000	1	3000	1	3000
1	2000	1	2000	1	2000	1	2000
1	500	1	1000	1	500	1	1000
1	300	4	500	1	300	4	500
4	200	11	200	4	200	11	200
7090	110	180	110	7340	110	180	110
7100 = 142 Serien		200 = 4 Serien		7350 = 147 Serien		200 = 4 Serien	
= 830500 Thlr.		= 74000 Thlr.		= 858000 Thlr.		= 74000 Thlr.	

111. Verl.	1926.	112. Verl.		113. Verl.	1927.
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000	1	2000
1	3000	1	3000	1	1000
1	2000	1	2000	1	600
1	500	1	1000	1	500
1	300	4	500	1	300
4	200	11	200	4	200
7540	110	180	110	2390	110
7550 = 151 Serien		200 = 4 Serien		2400 = 48 Serien	
= 880000 Thlr.		= 74000 Thlr.		= 308104 Thlr.	

Zur Verzinsung und Tilgung einschliesslich Prämienzuschlägen dienen die auf die 60 000 000 Mk. hinterlegten Köln-Mindener 4½ procentigen Pr.-Obligationen VI. Emission von 1869 entfallenden Zins- und Amortisationsbeträge. Die hier in Frage stehenden Prämienscheine sind Schuldverschreibungen der Norddeutschen Bank in Hamburg, welche die oben gedachte Anleihe von 60 000 000 Mk. von der Berliner Discontogesellschaft in Cession übernommen hatte. Ueber die Verjährung der ausgeloosten

Stücke ist nichts Bestimmtes angegeben. Als massgebend hierüber wird das Hamburger Recht mit Rücksicht auf das Domicil der Norddeutschen Bank angesehen, und nach diesem würden sie unter Anwesenden nach Ablauf von 10 Jahren, unter Abwesenden aber erst nach Ablauf von 20 Jahren jedes Anspruchs verlustig gehen.

Die Zahlstellen für diese Prämienscheine sind: in Hamburg die Norddeutsche Bank, in Berlin die Discontogesellschaft und S. Bleichröder, in Frankfurt a. M. M. A. von Rothschild & Söhne, in Köln Sal. Oppenheim jr. & Co., in Amsterdam Lippmann Rosenthal & Co.

Der Cours derselben stellte sich am 31. Dezember 1889 an der Berliner Börse auf 138,50 %.

Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn.

Nachdem die Köln-Mindener Eisenbahn Ende 1843 und die Linie Halle-Cassel in der Thüringischen und in der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn 1844 concessionirt waren, bildete sich behufs Verbindung dieser beiden Linien am 29. Mai 1845 eine Gesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Paderborn zum Bau des fraglichen Zwischengliedes von der preussisch-hessischen Grenze bei Warburg über Lippstadt nach Hamm. Die Gesellschaft erhielt unterm 4. Juli 1846 die Allerhöchste Concession, zunächst jedoch nur für die Linie von der Grenze bis Lippstadt.

Das Anlagecapital war auf 16 500 000 Mk. in St.-Actien festgesetzt; in Folge der 1847/48 hereingebrochenen Unruhen und Geschäftskrisen geriethen aber die späteren Ratenzahlungen auf die Actienzeichnungen ins Stocken, so dass der 1848 begonnene Bau nur im langsamsten Tempo weitergeführt werden konnte. Die preussische Regierung versuchte deshalb durch Zuweisung einer Subvention à fonds perdu im Betrage von 570 000 Mk. aus einem für eine Eisenbahnverbindung der westlichen mit den östlichen Provinzen der Monarchie bestimmten Legat König Friedrich Wilhelms III. dem Unternehmen aufzuhelfen, doch war auch dies ohne durchgreifenden Erfolg. So stand die Regierung vor dem ersten verunglückten Eisenbahnunternehmen ihres Landes. War bei der geringen Zahl der damals vorhandenen resp. in Bauangriff genommenen Eisenbahnen schon eine jede von Bedeutung, so ganz besonders auch die hier in Rede stehende, da sie, wie bereits gesagt, das noch fehlende Verbindungsglied für eine durchgehende Linie von den östlichen nach den westlichen Landestheilen bildete.

Der Staat beschloss deshalb unter Zustimmung des vereinigten Landtages, die im Bau befindliche Strecke anzukaufen und auf Staatskosten auszubauen. Das hierauf bezügliche Gesetz wurde unterm 7. Dezember 1849 erlassen, und die Erwerbung dieser Bahn bildet die erste Eisenbahnverstaatlichung in Preussen. Der Kaufpreis wurde auf 666 192 Mk. vereinbart. Hierauf löste sich die Gesellschaft 1850 auf.

Die Bahn wurde als ein Theil der königl. preussisch-westfälischen Eisenbahn in den Jahren 1850/53 eröffnet und bildet gegenwärtig einen Bestandtheil des Directionsbezirks Hannover.

Actien der Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn waren, da die Einzahlungen auf dieselben nicht voll geleistet, überhaupt noch nicht ausgegeben.

Köln-Soester Eisenbahn.

Um dem Bedürfniss der mittleren Gegenden der Grafschaft Berg nach einer Eisenbahnverbindung abzuhelfen, waren bereits Ende der fünfziger Jahre verschiedene Lokalcomités zusammen getreten, welche sich dann 1861 in Hagen zu dem „Bergischen Eisenbahncomité“ behufs Anstrebung einer Eisenbahn von Deutz über Bergisch Gladbach-Wipperfürth und Hagen nach Soest vereinigten. Zur Verwirklichung dieses Projectes bildete sich 1862 eine Actiengesellschaft unter dem Namen der Köln-Soester Eisenbahngesellschaft mit Sitz in Köln, und dieselbe erhielt auch unterm 13. April 1863 die Concession zu der von ihr projectirten Hauptlinie nebst Zweigen nach Hückeswagen und nach Arnsberg. Trotzdem die Aussichten für die spätere Rentabilität des Unternehmens durchaus gute waren, da es nicht allein den vorerwähnten lokalen Interessen gedient, sondern auch im Anschluss an die damals bereits in Bau genommenen braunschweigischen und preussischen Staatsbahnstrecken Kreiensen-Holzminden-Altenbeken das Schlussstück einer neuen mitteldeutschen Route Berlin-Köln gebildet hätte, so gingen die Zeichnungen für das auf 36 000 000 Mk. festgesetzte St.-Actiencapital so ungenügend ein, dass das Unternehmen nicht über das Stadium der Vorarbeiten hinaus kam. In Folge dessen ging die Gesellschaft den in der Concession über den Beginn des Baues gegebenen Bestimmungen gemäss 1865 der Concession verlustig, verlor die hinterlegte Caution von 1 500 000 Mk. und löste sich unverrichteter Sache auf.

In der hier projectirten Trace ist die Bahn auch später nicht zur Ausführung gekommen, den von derselben verfolgten Zwecken sowohl in lokaler Beziehung, als auch betreffs der mitteldeutschen Route Berlin-Köln trug aber schon bald die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft durch verschiedene andere Neubauten Rechnung, und es wurde der Letzteren zu einem dieser Neubauten, der Volmethalbahn Hagen-Lüdenscheid, seitens des preussischen Staats auch die verfallene Köln-Soester Caution überwiesen.

Actien der Köln-Soester Eisenbahn waren, da die Einzahlungen auf dieselben nicht voll geleistet, überhaupt noch nicht ausgegeben.

Kraichgaubahn.

(Karlsruhe-Eppingen.)

Seit dem Jahre 1865 bemühte man sich in den interessirten Kreisen des badischen Kraichgaues um die Herstellung einer Bahn und fasste zunächst eine solche in Anlehnung an die Linie Meckesheim-Jagstfeld über Eppingen nach Bruchsal ins Auge. Ein anderes Project galt bei gleicher Anfangslinie der weiteren Strecke Eppingen-Bretten-Durlach, und die beiden hauptsächlich interessirten Städte einigten sich zur Festhaltung der letzteren Linie.

Die über dieselbe angestellten schwierigen Vorarbeiten wurden erst Ende des Jahres 1869 beendet, und die weitere Verfolgung dieses Projectes erlitt dann durch den Ausbruch des Krieges 1870/71 neue Verzögerung. Als man nach Beendigung desselben der Angelegenheit wieder näher trat, machte sich gleichzeitig in grösseren Kreisen Badens und Württembergs eine Bestrebung geltend für die Herstellung eines neuen Bahnanschlusses auf Heilbronn, dem auch die grossherzoglich badische Regierung sich geneigt zeigte, die Ausführung des Projectes ihrerseits aber in weite Ferne rückte, die Concessionsertheilung an Privatunternehmer jedoch in Aussicht stellte. Man liess nun seitens der ersten Comités die beabsichtigte Theilstrecke von Eppingen an die Linie Meckesheim-Jagstfeld fallen und entschloss sich definitiv zur Ausführung der Linie Eppingen-Durlach, die der Anschlussstrecke nach Heilbronn anderen Unternehmern überlassend. Indess wäre das Project wohl auch jetzt noch nicht zur Ausführung gelangt, da die Concurrenzroute Eppingen-Bruchsal immer noch viel Gönner hatte und man sich selbst in Kreisen des Reichseisenbahnamtes für dieses interessirte, wenn sich nicht die Gemeinde Karlsruhe für dasselbe eingelegt hätte, wodurch

es in der Person des noch jetzt (1889) residirenden Oberbürgermeisters Lauter einen energischen Vorkämpfer erhalten hätte, dessen hoher Energie und rastloser Thätigkeit es gelang, alle Schwierigkeiten zu besiegen und den Erlass eines Gesetzes seitens des Grossherzogthums Baden vom 30. März 1872 zu erreichen, in welchem der Bau der gedachten Linie Eppingen - Durlach an Privatunternehmer überlassen wurde.

Doch noch neue Hemmnisse sollten sich der Ausführung des Projectes entgegen stellen, da bei der Ungunst der Zeiten nicht leicht ein geeigneter, genügend accreditirter Bauunternehmer zu finden war, aber auch hierin wurde das unausgesetzte Mühen des genannten hauptsächlichsten Förderers dieses Unternehmens belohnt, so dass nun die Stadtgemeinde Karlsruhe als Concessionsträgerin auftreten konnte und unterm 15. November 1876 die definitive Concession erhielt. Zur Ausführung der Bahn nahm dieselbe 1876 eine $4^1/_2$ procentige Anleihe im Betrage von 12 000 000 Mk. auf und übertrug den Bau an die Bauunternehmer Holzmann & Co. in Frankfurt a. M. in Generalentreprise.

Dieselben führten die Herstellung der Bahn ohne Verwickelungen durch, und es konnte diese in der Trace Grötzingen bei Durlach-Eppingen in einer Länge von 41 km am 15. Oktober 1879 eröffnet werden.

Bereits in dem Gesetz von 1872 hatte sich die grossherzogliche Regierung die pachtweise Uebernahme des Betriebes ausbedungen, erwarb jedoch schon bei Eröffnung die Bahn direct zu vollem Eigenthum gegen Uebernahme der beregten Anleihe der Stadt Karlsruhe.

Die Anschlussstrecke Eppingen-Heilbronn wurde seitens des württembergischen Staats gebaut und in ihrer ganzen Ausdehnung 1880 dem Betriebe übergeben.

Nach Obigem hat es besondere Eisenbahnpapiere für die Kraichgaubahn nicht gegeben.

Krefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn.

Wenngleich Krefeld als Mittelpunkt der deutschen Sammet- und Seidenfabrikation schon durch die Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbacher Bahn 1849/51, durch die Köln - Krefelder Bahn 1855 und durch die Linie Krefeld - Kempen - Venlo der Rheinischen Eisenbahn 1863 weit verzweigte Eisenbahnverbindungen erhalten hatte, so diente doch keine dieser Linien der Verbindung Krefelds mit den

kleineren Wohnplätzen seiner näheren Umgebung, welche einen nicht zu unterschätzenden Theil des Krefelder Industriebezirks ausmachen. Um diesem Mangel abzuhelfen, wurde 1865 das Project zum Bau einer Eisenbahn aufgestellt, die von Krefeld ausgehend, den gedachten kleineren Ortschaften die ersehnte Schienenverbindung bringend, über Hüls, St. Hubert, Kempen, Oedt nach Süchteln und von da über Vorst und St. Tönis nach Krefeld zurück führe. Da dieselbe rein lokalen Interessen Rechnung tragen sollte, lag es in der Absicht des Comités, die Bahn als solche untergeordneter Bedeutung nach den schon damals von dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen aufgestellten Grundzügen für die Gestaltung secundärer Eisenbahnen auszuführen, jedoch brachte die schliessliche Concession, obgleich in dieser der Ausdruck Secundärbahn gewählt war, für Bau und Betrieb den Vollbahnen gegenüber nicht nennenswerthe Erleichterungen. Secundärbetrieb nach heutigen Begriffen wurde erst unterm 15. Mai 1879 nach Erlass der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung eingeführt.

Zur Ausführung des Projectes constituirte sich 1868 unter obigem Namen eine Actiengesellschaft mit Sitz in Krefeld und erhielt unterm 6. Oktober desselben Jahres die Concession zum Bau und Betrieb der vorstehend angeführten Linie sowie einer Zweigbahn von Süchteln in nördlicher Richtung nach Grefrath und von ebenda in südlicher Richtung nach Viersen. Ursprünglich war das Anlagecapital auf 1 890 000 Mk. in St.-Actien und 1 890 000 Mk. in Pr.-St.-Actien, beide Actiensorten mit 5 % Bauzinsen festgesetzt gewesen, musste aber noch während des Baues mit Privileg von 1870 um 375 000 Mk. in St.-Actien und 375 000 Mk. in Pr.-St.-Actien erhöht werden, wozu noch, da es sich auch jetzt noch als unzureichend erwies, mit Privileg von 1871 eine 5procentige Anleihe von 750 000 Mk. trat. Mit diesem Anlagecapital im Gesammtbetrage von 5 280 000 Mk. wurden die oben genannten 46 km langen Linien hergestellt. Der Bau wurde 1869 in Angriff genommen, die erste Theilstrecke Krefeld-Vorst-Süchteln-Viersen am 1. November 1870, die ganze Bahn aber im Lauf des Jahres 1871 eröffnet, doch kam der geregelte Personenverkehr wegen der Niveaukreuzung bei Kempen erst im Februar 1872 zur Durchführung, die Bauperiode wurde aber mit ult. 1871 abgeschlossen. Die bei der geringen Ausdehnung auffallend lange Bauzeit erklärt sich aus mehrfachen Reclamationen bezüglich der Specialpläne und Differenzen zwischen der Verwaltung und den englischen Bauunternehmern.

Von Anfang an stand die Bahn in directer Gleisverbindung mit der Rheinischen Bahn in Krefeld, Kempen und Grefrath. Der seitens der Gesellschaft erstrebte directe Gleisanschluss in Viersen an die Bergisch-Märkische Bahn kam nicht zur Ausführung. Im Jahre 1872 erhielt die Gesellschaft die Concession für die Linien Grefrath-Straelen und Hüls-Mörs, sowie die Genehmigung zur Aufnahme einer 5procentigen Anleihe von 3 900 000 Mk. zu diesen Neubauten und nahm diese noch in demselben Jahre in Angriff. Im Frühjahr 1874 brach der Concurs über die Gesellschaft herein. Derselbe ist jedoch nicht auf unzulänglichen Verkehr oder die eigene Nothlage der Gesellschaft zurückzuführen, sondern hatte seinen Grund darin, dass der Vorsitzende der Gesellschaft diese selbst verpflichtende Gefälligkeitsaccepte in hohen Beträgen, angeblich 1 200 000 Mk. an eine andere Industriegesellschaft gegeben hatte, deren Falliment das der Eisenbahngesellschaft mit zur Folge hatte. Die Neubauten wurden deshalb sistirt, der Betrieb aber à conto der Concursmasse weitergeführt und nur der auf der Zweigbahn nach Grefrath auf Antrag der Gesellschaft am 1. Juli 1874 eingestellt.

Die Hauptseite des Verkehrs bildete bei dieser Bahn der Personenverkehr, indem die Seidenweber die Rohstoffe aus den Fabriken in Krefeld holen und die fertige Waare dorthin wieder abliefern. Trotzdem war eine vierte Wagenklasse nicht eingeführt, dagegen bei der dritten Klasse genügender Raum zur Fortschaffung von Traglasten bewilligt. Aus den Einnahmen des ersten Betriebsjahres 1872 erhielten nicht allein die Pr.-Obligationen die statutenmässigen 5 % Zinsen, sondern auch die Pr.-St.-Actien 3 % Dividende, nicht, wie irrthümlich von anderen Seiten behauptet wurde, 6 %. Die Einnahmen aus 1873 wurden bereits von dem Verwalter der Concursmasse mit Beschlag belegt. 1878 war die Bahn öffentlich zum Verkauf ausgeschrieben worden, wobei der Taxwerth auf 972 956 Mk. bemessen war. In dem ersten Termin 1879 wurde aber überhaupt kein Gebot abgegeben. In dem zweiten Termin am 14. Februar 1880 erstand das Frankfurter Haus Erlanger & Söhne die Bahn für 660 000 Mk. und gründete zur Weiterführung des Unternehmens eine neue, die „Krefelder Eisenbahngesellschaft“.

Bei der Ausschüttung der Concursmasse gingen die Inhaber von Stamm- und St.-Pr.-Actien leer aus, die Besitzer von Pr.-Obligationen und die anderen Gläubiger erhielten dagegen 13,654 % des Nominalbetrages der Obligationen resp. ihrer Forderungen. Hiernach gab es für jede Pr.-Obligation à 300 Mk. 40,96 Mk. — Die Liquidation ist 1889 beendet worden.

Die Stamm- und St.-Pr.-Actien der ehemaligen Krefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn sind werthlos, aber auch Pr.-Obligationen sind nicht mehr im Verkehr.

Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

Als hessischer Theil der gemeinschaftlich mit Preussen 1841 beschlossenen Linie Berlin-Cassel (durch Thüringen) wurde die Strecke Gerstungen-Cassel und von da weiter bis an die westfälische Grenze gegen Warburg (bei Betriebswechsel in Warburg) sowie mit Zweig nach Carlshafen seitens des Kurfürstenthums Hessen unterm 2. Oktober 1844 einer besonderen Gesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Cassel concessionirt.

Der Bau wurde 1845 in Angriff genommen und die 146,3 km lange Bahn, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Carlshafen-Grebenstein, am 30. März 1848, in ihrer ganzen Ausdehnung am 25. September 1849 dem Verkehr übergeben. Die hierbei einbegriffene 13,8 km lange Theilstrecke Cassel-Guntershausen ist gemeinschaftliches Eigenthum mit der Main-Weserbahn Cassel-Frankfurt a. M.

Das Grundcapital betrug 24 000 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit zunächst 4 % Bauzinsen, doch traten mit Privileg von 1849 eine zuerst 5procentige, dann aber auf $4^1/_2$ % convertirte Anleihe von 6 000 000 Mk. und mit Privileg von 1852 eine $3^1/_2$procentige im Betrage von 4 800 000 Mk. hinzu. Hiervon wurden der kurfürstlichen Regierung $3^1/_2$procentige Obligationen im Betrage von 2 812 500 Mk. als Bauantheil für Cassel-Guntershausen und als Unterpfand für ein unverzinsliches, jährlich mit 75 000 Mk. amortisirbares Darlehen im Betrage von 1 500 000 Mk. ebensolche im Nennwerth von 1 800 000 Mk. überwiesen; 1 017 000 Mk. aber blieben unbegeben. Das hiernach zur Belastung zu stellende Anlagecapital beträgt 33 483 000 Mk. oder für 1 km 235 700 Mk.

Nachdem das Kurfürstenthum Hessen 1866 an Preussen gefallen war, wurde die Firma in

„Hessische Nordbahn"

umgeändert. Gleichzeitig übernahm der preussische Staat zufolge besonderen Vertrages von 1867 ab für Rechnung der Gesellschaft auf zunächst zehn Jahre Verwaltung und Betrieb der Bahn. Dieselbe wurde der neu errichteten königlichen Eisenbahndirection in

Cassel unterstellt. In demselben Jahre bemühte sich indess die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft im Interesse ihres Ruhrthalbahnprojectes um den Erwerb der Hessischen Nordbahn, und die Verhandlungen führten dahin zum Abschluss, dass Letztere mit Rechnung ab 1. Januar 1868 in Verwaltung und Betrieb der Bergisch-Märkischen Eisenbahn für deren eigene Rechnung überging. Dieselbe gewährte hierbei den St.-Actien eine feste Rente von 5 %, resp. tauschte sie in gleichprocentige Bergisch-Märkische Nordbahnprioritäten um, übernahm aber die Prioritätsobligationen der Nordbahn nicht als Selbstschuldner. Die Hessische Nordbahngesellschaft blieb also noch bestehen. In das volle Eigenthum der Bergisch-Märkischen Gesellschaft sollte die Bahn erst übergehen, nachdem die Obligationen planmässig amortisirt oder nach vorheriger Kündigung auf einmal eingelöst sein würden; dies Letztere geschah per 1. April 1885 seitens des preussischen Staats als derzeitigen Rechtsnachfolgers der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft. Hierbei wurden auch die wenigen s. Z. nicht freiwillig umgetauschten Nordbahn-St.-Actien mit 240 Mk. Nominalwerth gegen 210 Mk. pro Actie, = 70 %, eingezogen, und nun erst löste sich die Nordbahngesellschaft auf.

Der Verkehr hatte sich nur schwach entwickelt und bei Weitem den gehegten Erwartungen nicht entsprochen, indem trotz des bei Gründung des Unternehmens schon geplanten und auch bald in der Westfälischen Bahn ausgeführten Weiterbaues bis an die Köln-Mindener Linien der Durchgangsverkehr von dort her der Casseler Route nicht zugefallen war. Demnach hatten sich auch die Dividenden der St.-Actien, besonders in den ersten Jahren, nur gering gestellt und zwar:

pro	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859
	0	0	$^{17}/_{30}$	$^{5}/_{8}$	$1^{7}/_{30}$	$1^{7}/_{30}$	$1^{1}/_{2}$	$2^{2}/_{3}$	2	2 %

pro	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	im Durch-
	$2^{1}/_{4}$	3	$3^{1}/_{2}$	$3^{7}/_{12}$	$3^{11}/_{15}$	4	$4^{3}/_{8}$	$4^{1}/_{2}$ %	schnitt 2,26 %.

Die von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn durch obigen Umtausch gewährte Rente von 5 % war also für die Actienbesitzer äusserst günstig, um so mehr, als durch die zum Theil schon 1866 eröffnete Bebra-Hanauer und Halle-Casseler Bahn der Verkehr noch verlieren musste.

Nachrichtlich sei noch erwähnt, dass die Concessionsdauer nicht beschränkt war, doch hatte sich die kurfürstliche Regierung den Erwerb der Bahn nach 30 Jahren gegen Zahlung des 25fachen Betrages des durchschnittlichen Reinüberschusses der letzten fünf Jahre vorbehalten und ausserdem den dritten Theil des Ueber-

schusses über 6 % Dividende zur Bildung eines Amortisationsfonds ausbedungen, mit welchem die Actien nach dem Tagescourse von dem Staat angekauft werden sollten, doch ist, wie wir oben gesehen haben, ein solcher Reinertrag nie erreicht worden.

Nachdem die Bergisch-Märkische Eisenbahn 1882 vom preussischen Staat für eigene Rechnung übernommen worden und hiermit dieser in das Vertragsverhältniss gegenüber der Hessischen Nordbahngesellschaft eingetreten war, kündigte er per 1. April 1885 die noch im Umlauf befindlichen Pr.-Obligationen und löste die noch nicht umgetauschten Actien dem früheren Vertrage gemäss baar ein.

Somit giebt es keine Actien resp. Pr.-Obligationen der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn resp. der Hessischen Nordbahn mehr im Verkehr.

Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

Dieselbe ist die erste Eisenbahn des in seinen Naturproducten und in seiner Industrie so reich gesegneten Königreichs Sachsen gewesen, und wenn sie innerhalb Deutschlands der Zeit der Eröffnung nach auch erst die zweite war, so gebührt ihr gegenüber der nur kleinen Nürnberg-Fürther Eisenbahn mit Rücksicht auf ihre eigene Ausdehnung und Bedeutung der erste Platz, wie sie denn auch das bahnbrechende Eisenbahnunternehmen für ganz Deutschland geworden ist. Sie bildet den Grundstein für den nationalen Wohlstand und gewerblichen Fortschritt ihres engeren Vaterlandes, für den nationalen Wohlstand und culturgeschichtlichen Aufschwung von ganz Deutschland. Naturgemäss war ihre Begründung mit unendlichen Schwierigkeiten verknüpft, da Vorurtheile aller Art sich derselben entgegen stellten. Nur der rastlosen aufopfernden Thätigkeit des Nationalökonomen Professor Friedrich List verdankt sie, verdankt Sachsen und ganz Deutschland ihr Entstehen, denn nur er war im Stande, Dank seiner in Amerika gesammelten Erfahrungen über den durch die Eisenbahn neu bedingten gewerblichen und nationalen Aufschwung immer und immer wieder Vorurtheile und Bedenken zu bekämpfen und schliesslich zu besiegen.

List hatte die Leipzig-Dresdener Eisenbahn in erster Linie bereits in seinen 1832 aufgestellten Entwurf zu einem einheitlichen Eisenbahnnetz Deutschlands aufgenommen, und schon in dem folgenden Jahr traten einflussreiche Bürger von Leipzig und Dresden zur Förderung dieser Angelegenheit zusammen. Unterm 20. No-

vember genannten Jahres legten sie eine an das Staatsministerium gerichtete Petition um Genehmigung zur Herstellung dieser Bahn durch eine Actiengesellschaft behufs Sammlung von Unterschriften an der Leipziger Börse aus und in wenigen Tagen wurden mehrere hundert solcher erzielt. Nachdem eine im Allgemeinen zusagende Antwort auf jenes Gesuch von den Behörden eingegangen war, bildete sich zur Verwirklichung jenes Projectes am 3. April 1834 ein besonderes Comité in Leipzig und dasselbe erhielt nach Vollendung der erforderlichen Voruntersuchungen unterm 6. Mai 1835 die Concession zur Erbauung der gedachten Linie durch eine Actiengesellschaft. Dieselbe bildete sich am 5. Juni genannten Jahres unter dem Namen „Leipzig-Dresdener Eisenbahncompagnie“ mit Sitz in Leipzig, und unterm 3. Juli 1835 erging ein besonderes Expropriationsgesetz, welches sich zunächst nur auf das Unternehmen dieser Gesellschaft beschränkte.

Der Bau begann am 29. Februar 1836 von Leipzig aus. Die Eröffnung der ersten Theilstrecke Leipzig-Althen erfolgte am 24. April 1837, die der ganzen 115 km langen Bahn aber am 7. April 1839. Das seitens des Comités ursprünglich auf 4 500 000 Mk. festgesetzte Anlagecapital erwies sich allerdings nur als ein Bruchtheil des erforderlichen und musste noch während des Baues 1837 auf 13 500 000 Mk. erhöht werden. Dasselbe ist durch Ausgabe von St.-Actien à 300 Mk. aufgebracht worden.

In der Concession sowohl wie in dem Expropriationsgesetz war bereits auf den Weiterbau der Leipzig-Dresdener Eisenbahn bis an die Landesgrenzen durch deren Gesellschaft Bezug genommen, indess verzichtete schon 1836 dieselbe im Allgemeinen auf dieses Privileg und behielt sich nur den Weiterbau von Leipzig bis an die preussische Grenze in Richtung auf Magdeburg vor, welcher denn auch mit Eröffnung dieser 11,6 km langen Strecke in 1840 erfolgte. Dieser Theil wurde behufs einheitlichen Betriebes der in Preussen domicilirenden Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft in Pacht überlassen, 1874 aber von Letzterer für den Betrag von 4 500 000 Mk. käuflich erworben.

Ausserdem baute die Gesellschaft in dieser ersten Periode nur noch eine Zweigbahn von ihrer Station Coswig nach der industriereichen und besonders wegen der dortigen berühmten königlichen Porzellanmanufactur bekannten Stadt Meissen, welche 9 km lang 1860 eröffnet wurde. Inzwischen war das St.-Actiencapital 1848 um 1 500 000 Mk. vermehrt worden, und für Legung des zweiten Gleises auf der Hauptstrecke, zu obigen Neubauten und für Vermehrung der Betriebsmittel mit Privilegium von 1839, 1841, 1854 und 1860: $3^1/_2$-

und 4 procentige Anleihen im Gesammtbetrage von 10 500 000 Mk. aufgenommen, sowie auf Grund der Concession 1838 unverzinsliche Eisenbahnkassenscheine in Stücken zu 1 Thaler in Gesammthöhe von 1 500 000 Mk. ausgegeben worden. Das in dieser ersten Periode des Unternehmens zur Belastung stehende Capital belief sich somit im Ganzen auf 27 000 000 Mk., mithin pro 1 km auf 199 115 Mk.

Schon durch ihren Lokalverkehr zwischen Leipzig, dem Mittelpunkt des damaligen Binnenhandels und des wissenschaftlichen Lebens, mit der Landeshauptstadt Dresden war der Bahn eine hohe Rentabilität gesichert, doch wurde dieselbe noch erhöht durch Eröffnung der Linien von Leipzig über Magdeburg und Braunschweig nach Hannover und weiter nach dem Rhein, Belgien und Frankreich, der directen Linie über Röderau nach Berlin, der Linien von Leipzig nach Bayern, von Dresden über Görlitz nach Breslau und von Dresden nach Prag und Wien.

Von diesen übte vor Allem die seitens der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft gebaute und 1848 eröffnete Röderauer Linie auf den Verkehr der Leipzig-Dresdener Eisenbahn einen unmittelbaren Einfluss. Hierbei nahm die Leipzig-Dresdener Eisenbahncompagnie die Anschlusscurven von der Grenzstation Röderau nach Riesa und in Richtung auf Dresden ihrerseits in Betrieb. Der Berlin-Leipziger Verkehr ging ihr jedoch 1859 durch Eröffnung der Berlin-Anhaltischen Zweigbahn Bitterfeld-Leipzig wieder verloren, indem so eine directe Linie Berlin-Leipzig geschaffen war.

Der Personenverkehr setzte von Anfang an mit verhältnissmässig gewaltigen Zahlen ein, indem 1838, also noch während des Theilbetriebes, 366 000 Personen befördert wurden. Wie bei fast allen Bahnen hat dieser in den ersten Jahren die Haupteinnahmequelle gebildet, hier aber auffallend lange Zeit, denn erst 1852 trat der Güterverkehr in den Vordergrund; dann aber stieg dieser so rapide, dass er in 1857 bereits doppelt so viel einbrachte als der Personenverkehr.

Innerhalb der ersten Periode erhielten die St.-Actien einschliesslich der statutenmässigen festen Zinsen von 4 % folgende Dividenden:

pro	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848
St.-Act.	4	4	4	$4^5/_{12}$	5	5	5	5	$5^1/_2$	4 %

pro	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858
St.-Act.	6	7	8	9	$9^1/_2$	$10^1/_2$	13	19	21	18 %

pro	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868
St.-Act.	16	16	$15^3/_4$	18	20	20	23	20	25	$28^1/_2$ %

Der einzige dauernde Rückgang in dieser Periode erklärt sich aus der Eröffnung der weiter vorstehend genannten directen Linie Berlin-Leipzig via Bitterfeld.

Nachdem die sächsische Staatsregierung die Sächsisch-Bayerische, die Chemnitz-Risaer und die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn auf Antrag der betreffenden Gesellschaften, meist in Folge finanzieller Nothlagen dieser, käuflich erworben und die sächsisch-böhmische Bahn mangels eines geeigneten Privatunternehmers sofort auf Staatskosten hergestellt hatte, beabsichtigte sie auch die Leipzig-Dresdener Bahn anzukaufen und trat deshalb 1856 mit der Gesellschaft in Unterhandlung, doch lehnte dieselbe das gegenüber den Reinerträgen der letzten Jahre allerdings sehr niedrige Angebot von 600 Mk. pro Actie à 300 Mk. ab.

Hatten bisher alle Eisenbahnbauten innerhalb des Königreichs mehr oder weniger, mittelbar oder unmittelbar zu einer Verkehrssteigerung auf der Leipzig-Dresdener Bahn beigetragen, so traten Anfang der sechziger Jahre zwei Projecte auf, die sie ernstlich bedrohten. Es waren dies die Projecte Leipzig-Döbeln und Dresden-Döbeln, welche zusammen eine der alten Leipzig-Dresdener Bahn gleich lange Concurrenzlinie bildeten. Dies veranlasste die Gesellschaft, eine entsprechende neue Linie über Döbeln in Anlehnung an ihre alte Strecke selbst zu bauen, und sie erhielt 1865 die Concession zu dieser in der Trace Borsdorf-Döbeln-Meissen, welche 96,2 km lang streckenweise 1866/68 eröffnet wurde. Da die Rentabilität des Unternehmens durch die hohe Mehrbelastung für diese neue Strecke unendlich litt, richtete die Gesellschaft ihr Augenmerk darauf, sich neue Verkehrsbeziehungen nutzbar zu machen. Dieser Absicht entsprang das Project für eine Linie von der böhmischen Grenze im Duxer Kohlenrevier über Nossen, Station der neuen, und Riesa, Station der alten Leipzig-Dresdener Linie, nach Elsterwerda, Station der damals im Bau begriffenen directen Linie Berlin-Dresden, um so die kürzeste Linie aus dem böhmischen Kohlenrevier nach Berlin zu schaffen. Sie erhielt auch nach und nach die erforderlichen Concessionen in der Zeit von 1871 bis 1875, doch kamen vor Verstaatlichung des Unternehmens nur noch die Theilstrecken Mulda-Nossen und Riesa-Elsterwerda, zusammen 62 km lang, zur Eröffnung, wie auch der Anschluss in Oesterreich erst später verwirklicht wurde. Die Strecke Lommatzsch-Riesa und Mulda-Bienenmühle befanden sich bei der Uebergabe an den Staat im Bau, während die Reststrecken Lommatzsch-Nossen und Bienenmühle-österreichische Grenze erst vom Staat in Angriff genommen wurden. Ferner hatte die Gesellschaft per 1. Juli 1869 die bei

ihrer Station Priestewitz einmündende, bisher selbstständige 5,1 km lange Grossenhainer Zweigbahn käuflich erworben und hierbei pro Actie à 300 Mk. eine 4procentige Leipzig-Dresdener Obligation gleichen Nennwerths und 60 Mk. baar, im Ganzen also 300 000 Mk. in Obligationen und 60 000 Mk. baar bezahlt, doch stellte sich die Erwerbung im Ganzen auf 385 029 Mk. Hiermit erreichten die im Betrieb stehenden eigenen Linien der Bahn eine Länge von 283,5 km. Ausserdem hatte sich die Gesellschaft finanziell bei dem Cottbus-Grossenhainer und bei dem Oberlausitzer Eisenbahnunternehmen betheiligt durch Uebernahme von 1 500 000 Mk. resp. 7 200 000 Mk. in Actien. Die Förderung des Ersteren lag in ihrem Interesse, da dieses für ihre Bahn einen neuen Zufuhrweg bildete, und bezüglich des Letzteren wollte sie durch ihre starke Actienbetheiligung verhindern, dass die Oberlausitzer Bahn in die Hände einer anderen Gesellschaft komme, nachdem ihr die Uebernahme des Betriebes auf dieser seitens Preussens versagt worden war. Der durch die Oberlausitzer und Halle-Sorau-Gubener Bahn geschaffene Weg aus Schlesien nach Leipzig ist nämlich kürzer als die sächsische Route via Görlitz-Dresden, während Kohlfurt-Ruhland-Grossenhain-Leipzig concurrenzfähig wäre. Auf der Cottbus-Grossenhainer Bahn hatte die Leipzig-Dresdener Gesellschaft von Eröffnung in 1870 an den Betrieb unter Gestellung der Transportmittel für 55 % der Bruttoeinnahme übernommen, bis jene Gesellschaft am 1. Juni 1874 auf Forderung Preussens den Betrieb selbst in die Hand nahm.

Zu den Neubauten Borsdorf-Döbeln-Meissen und Riesa-böhmische Grenze, zum Ankauf von Grossenhain-Priestewitz, zur Vermehrung der Betriebsmittel und zu der erwähnten Betheiligung bei der Cottbus-Grossenhainer und Oberlausitzer Eisenbahn hatte die Gesellschaft ihr St.-Actiencapital um 15 000 000 Mk. erhöht und mit Privileg von 1866 und 1872 : 4-, $4^1/_2$- und 5 procentige Anleihen im Gesammtbetrage von 33 000 000 Mk. aufgenommen, so dass sich das Gesammtanlagecapital incl. der Kassenscheine nunmehr auf 75 000 000 Mk. stellte. Zu den eigenen Linien waren rund 70 040 000 Mk. verwandt worden, so dass auf 1 km ca. 247 123 Mk. entfallen.

Die Dividenden stellten sich in dieser zweiten Periode, wie folgt:

pro	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875
	14	$14^1/_2$	19	$16^1/_2$	$16^1/_3$	$14^1/_3$	$10^2/_3$ %

und im Durchschnitt für die ganze Zeitdauer des Unternehmens auf 12,8 %. Der gewaltige Rückgang in der Rentabilität des Gesammtunter-

nehmens im Vergleich zu dem Ende der ersten Periode erklärt sich, wie schon vorstehend gesagt, aus der verhältnissmässig hohen Mehrbelastung mit Anlagecapital und später wieder aus der allgemeinen Geschäftskrisis in den siebziger Jahren.

Aus den auf Seite 144 näher erörterten Gründen trat 1876 der sächsische Staat zum zweiten Mal mit der Gesellschaft behufs Ankaufs der Bahn in Unterhandlung, welche diesmal auch zum Abschluss führte, und sie ging am 1. Juli 1876 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres in das Eigenthum des Staates über, worauf sich die Gesellschaft auflöste. Der Staat zahlte pro Actie à 300 Mk. 3 procentige Rentenscheine im Betrage von 1000 Mk., mithin für 30 000 000 Mk. St.-Actien 100 000 000 Mk. in Rentenscheinen und übernahm die Anleihen mit umlaufend 39 231 900 Mk. als Selbstschuldner, desgleichen die Kassenscheine, welche demnächst zur Einziehung kamen.

Dagegen berechnet sich der Staat den Erwerbspreis nach dem weit hinter pari zurückbleibenden Course der 3 procentigen Rentenpapiere auf nur 104 537 663 Mk. Der von der Gesellschaft geführte Reservefonds ging mit einem Bestande von 300 000 Mk. auf den Staat über; auch fielen demselben selbstredend die im Besitz der Gesellschaft befindlichen Actien des Oberlausitzer und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahnunternehmens zu. — Nachrichtlich sei noch erwähnt, dass die Eisenbahn inhaltlich der Concession alleiniges und unwiderrufliches Eigenthum der Gesellschaft war. Sie hatte Briefe und Zeitungen unentgeltlich zu befördern und an den Postfiskus für den Ausfall des Personenverkehrs für die ersten drei Jahre je 30 000 Mk. und später bei $4^1/_2$ % Dividende 36 000 Mk., bei 5 % aber 45 000 Mk. zu zahlen. Dagegen wurden ihr für die sogenannten Fahrpostsendungen (Packete) 75 % der tarifmässigen Frachtsätze bezahlt.

Während des selbstständigen Bestehens der Bahn war der Zinsfuss der einzelnen Anleihen nicht geändert worden und deren gab es bei der Verstaatlichung 5-, $4^1/_2$-, 4- und $3^1/_2$ procentige Obligationen resp. Schuldscheine. Zunächst setzte die königlich sächsische Regierung den Zinsfuss der mit Privileg von 1866 im Jahre 1869 emittirten 5 procentigen Schuldscheine per 1. Juli 1879 auf 4 % und den Zinsfuss der $4^1/_2$ procentigen Schuldscheine von 1872 per 1. Juli 1882 ebenfalls auf 4 % herab, so dass es von diesem Zeitpunkt ab nur noch 4- und $3^1/_2$ procentige Leipzig-Dresdener Eisenbahnobligationen und Schuldscheine gab. Inzwischen ist bei den 4 procentigen Schuldscheinen von 1854 die planmässige Tilgung bereits in 1882 beendet worden, ferner hat aber der Staat per

2. Januar 1885 den Rest der früheren 5 procentigen und nunmehr 4 procentigen Obligationen von 1866/69 und per 1. Dezember 1886 den der 4 procentigen Schuldscheine von 1860 zur baaren Einlösung gekündigt. Demnach sind jetzt (1889) nur noch folgende Leipzig-Dresdener Eisenbahnpapiere im Verkehr:

$3^1/_2$ procentige Pr.-Obligationen von 1839 Serie I und von 1841 Serie II in Stücken zu 150 und 300 Mk. Zinstermine 1. Juni und 1. Dezember. Die Tilgung erfolgt seit 1840 resp. 1842 innerhalb 83 Jahren mit je $^1/_2$ % der ursprünglichen Summen in der Art, dass jede ausgelooste Obligation eine jährlich um 1 % steigende Ausloosungsprämie erhält. Dieselben betrugen hiernach bei der Verloosung in 1889 für die Serie I bereits 50 % und für die Serie II 48 % und schliessen in 1922 resp. 1924 mit 83 %. Von beiden Anleihen zusammen waren am 1. April 1888 noch 2 671 200 Mk. in Umlauf. Der Cours derselben belief sich am 31. Dezember 1889 bei der Leipziger Börse auf 147,50 %.

4 procentige Schuldscheine von 1866 in Stücken zu 300 und 1500 Mk. Zinstermine 2. Januar und 1. Juli. Tilgung mit 1 % plus Zinszuwachs. Verloosung im Juni auf 1. Dezember. In Umlauf am 1. April 1888 : 9 120 000 Mk. Cours am 31. Dezember 1889 an der Leipziger Börse 100,25 %.

Auf 4 % convertirte Schuldscheine von 1872 in Stücken zu 600 und 1500 Mk. Zinstermine 2. Januar und 1. Juli. Tilgung mit $^3/_4$ % plus Zinszuwachs. Verloosung im Dezember oder Januar auf 1. Juli. In Umlauf am 1. April 1888 : 12 542 700 Mk. Cours am 31. Dezember 1889 an der Leipziger Börse 100,25 %.

Bei sämmtlichen Anleihen verjähren die Zinscoupons nach 4 Jahren und die ausgeloosten Stücke nach 10 Jahren ab Fälligkeit.

Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn.

(Gaschwitz-Meuselwitz.)

Obgleich das Meuselwitzer Braunkohlenrevier schon durch die 1872 eröffnete Altenburg-Zeitzer Eisenbahn für den grösseren Verkehr erschlossen war, bildete sich doch in diesem Jahr noch eine neue Gesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Leipzig, um durch die Erbauung einer besonderen Linie für den Weg aus dem Kohlenrevier nach Leipzig den Winkel bei Altenburg abzuschneiden. Dieselbe erhielt seitens der betheiligten Regierungen des Königreichs Sachsen und des Herzogthums Sachsen-Altenburg im April

und Mai 1872 die landesherrlichen Concessionen zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Meuselwitz nach Gaschwitz bei Leipzig an der sächsischen Staatsbahnlinie Leipzig-Hof.

Das ursprüngliche Anlagecapital belief sich auf 1 560 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. und 2 340 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk. mit 5 % Bauzinsen bis ult. September 1874. Hierzu trat noch mit Privileg von 1875 eine $4\frac{1}{2}$procentige, 1883 aber auf 4 % convertirte Anleihe von 1 500 000 Mk., so dass sich das Gesammtcapital auf 5 400 000 Mk., mithin pro 1 km auf 194 244 Mk. stellte.

Der Bau war ursprünglich der Baugesellschaft Plessner & Co. in Generalentreprise übertragen, wurde dann aber, als die finanziell misslichen Verhältnisse dieser die Lösung der Verträge erforderlich machten, von der Eisenbahngesellschaft weiter und zu Ende geführt, und die 27,8 km lange Strecke am 7. September 1874 dem Verkehr übergeben. Hiervon liegen 20,3 km auf königlich sächsischem und 7,5 km auf altenburgischem Gebiet.

Den Betrieb übernahm von Anfang an die sächsische Staatsbahnverwaltung auf Rechnung der Gesellschaft, wobei jedoch zu bemerken, dass Letztere eigene Betriebsmittel hatte. Obgleich die Bahn für den Verkehr nach Leipzig gegen die Altenburg-Zeitzer Linie eine Abkürzung von 14 km erbrachte, so konnte sie sich doch erst nach und nach den ganzen Leipziger Verkehr erwerben, und es gingen deshalb in den ersten Jahren die St.-Actien leer aus, während die St.-Pr.-Actien, welchen statutengemäss eine Vorzugsdividende bis zu 5 %, jedoch ohne Recht auf Nachzahlung zustand, von dem ersten vollen Betriebsjahr 1875 an alljährlich Dividenden erhalten konnten. Zur Verringerung der Betriebsausgaben, welche bisher durchschnittlich 67 % der Bruttoeinnahme absorbirt hatten, wurde am 15. Mai 1879 Secundärbetrieb eingeführt, Dank dessen seitdem dieselben durchschnittlich nur noch 50 % betrugen, im Jahre 1881 aber sogar auf $42\frac{1}{5}$ % herunter gegangen waren.

Die Haupteinnahmequelle bildete der Güterverkehr, und von diesem wiederum die Kohlentransporte. In den einzelnen Jahren stellten sich die Dividenden, wie folgt:

pro	1874 (auf $\frac{1}{4}$ Jahr)	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
St.-Actien	0	0	0	0	0	0	0	$3\frac{1}{6}$ %
St.-Pr.-Actien	0	2	$1\frac{1}{3}$	$\frac{3}{5}$	$2\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{12}$	4	5 %

pro	1882	1883	1884	1885	im Durchschnitt
St.-Actien	$2\frac{2}{3}$	$3\frac{2}{3}$	$3\frac{11}{15}$	$3\frac{8}{15}$ %	1,50 %.
St.-Pr.-Actien	5	5	5	5 %	3,42 %.

Im Jahre 1884 machte der sächsische Staat der Gesellschaft die Offerte, die Bahn für sich zu erwerben, und bot entsprechend dem durchschnittlichen Börsenstand ihrer Papiere in der letzten Zeit für die Stammactien 108 % und für die St.-Pr.-Actien 124 % des Nominalbetrages in baarer Abfindung, sowie Uebernahme der Anleihe. Die Gesellschaft glaubte jedoch mit Rücksicht auf die fortdauernd günstigere Entwickelung ihres Unternehmens dieses Gebot als zu niedrig ausschlagen zu müssen. Hierdurch gezwungen, stellte der Staat das Concurrenzproject Meuselwitz-Kieritzsch (an der Linie Leipzig-Hof) auf, wodurch allerdings das Gaschwitzer Unternehmen stark unterbunden worden wäre. In Folge dessen bat nun die Gesellschaft ihrerseits den Staat um käufliche Uebernahme der Bahn, konnte nun aber, nachdem ihre Actien durch jenes Project einen bedeutenden Rückgang an der Börse erfahren hatten, für die St.-Actien nur noch 88 % und für die St.-Pr.-Actien 106 % erreichen. Der Kaufpreis stellte sich somit für den Staat auf 1 372 800 Mk. für die St.-Actien im Betrage von 1 560 000 Mk. und auf 2 480 400 Mk. für die St.-Pr.-Actien im Betrage von 2 340 000 Mk., zusammen 3 853 200 Mk. in baarer Abfindung, wozu noch die Anleihe mit umlaufend 1 410 000 Mk. kam, die jedoch noch seitens der Gesellschaft für Rechnung des Staates zum 2. Januar 1887 gekündigt wurde. Die Bahn ging mit Rechnung vom 1. Januar 1886 in Besitz des Staates über. Während der Abwickelung des Liquidationsgeschäftes wurde nochmals an den Landtag des Königreichs Sachsen eine Petition gerichtet, die wirklich gemachten Aufwendungen im Betrage von 5 483 548 Mk. zu zahlen, doch blieb dieselbe erfolglos. An Fonds fielen dem Staat 196 158 Mk. zu.

Nach dem staatsseitigen Kaufpreise ergab sich für jede St.-Actie à 300 Mk. der Betrag von 264 Mk., und für jede St.-Pr.-Actie à 600 Mk. 636 Mk. Die Restausschüttung der Liquidationsmasse hat indess noch nachträglich 6 Mk. für jede St.-Actie und 14,40 Mk. für jede St.-Pr.-Actie ergeben.

Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahnpapiere giebt es nicht mehr im Verkehr.

Lemförde-Bergheimer Eisenbahn.

Der Zweck der 1871 mit grossartigen Plänen ins Leben getretenen „Deutschen Eisenbahn-Baugesellschaft“ zu Berlin war die Erbauung von Eisenbahnen für eigene oder für Rechnung anderer

Gesellschaften. Zu der ersteren Kategorie gehörte das von ihr aufgestellte Project einer Eisenbahn von Lemförde über Herford und Detmold nach Bergheim. Dieses Project erstrebte neben Befriedigung der lokalen Interessen des Fürstenthums Lippe-Detmold eine allerdings wohl nur illusorische Abkürzung von Bremen und den Weserhäfen südlich nach Frankfurt a. M., wobei zu bemerken, dass Lemförde an der damals im Bau begriffenen Strecke Osnabrück-Bremen (der ehemaligen Köln-Mindener Bahn) und Bergheim kurz vor Altenbeken (an der ehemaligen Hannover-Altenbekener Bahn) liegt. Die Gesellschaft erhielt auch für eigene Rechnung im Jahre 1872 die landesherrlichen Concessionen von Preussen und Lippe-Detmold, kam aber mit diesem Unternehmen nicht über das Stadium der Vorarbeiten hinaus, da sie schon lange vor dem allgemeinen Rückschlag, als noch andere Gründungen florirten, stark discreditirt war. Da die Bauzeit am 21. Mai 1874 abgelaufen, mit dem wirklichen Bau aber kaum begonnen war, wurde die Concession für erloschen erklärt, und bald darauf erlosch auch die Concessionsträgerin. Dieselbe hatte auf Vorarbeiten und Baubeginn 789 018 Mk. verwendet und an Caution 900 000 Mk. hinterlegt und verloren.

Eine Theilstrecke jenes Projectes wurde später seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung in der Linie Herford-Detmold hergestellt, während auf das ganze Project nie wieder zurück gekommen worden ist.

Da das Unternehmen einen integrirenden Theil der Deutschen Eisenbahn-Baugesellschaft bildete, **hat es Lemförde-Bergheimer Eisenbahnpapiere nie gegeben.**

Löbau-Zittauer Eisenbahn.

Diese Linie war bereits als Zweigbahn der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn in deren Concession mit inbegriffen gewesen, indess bildete sich, da jene Gesellschaft den sofortigen Bau derselben aufgegeben hatte, 1844 zu deren Ausführung eine besondere Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Zittau, um diese wichtige Fabrikstadt schon jetzt in das Eisenbahnnetz zu ziehen. Dieselbe erhielt unterm 25. Juni 1845 die definitive Concession; der Bau hatte mit vorläufiger Genehmigung bereits am 5. Mai genannten Jahres begonnen und die Eröffnung der 34 km langen Linie erfolgte am 10. Juni 1848. Die Bahn wurde von Anfang an für Rechnung der Eigenthümerin durch die Sächsisch-Schlesische

Eisenbahngesellschaft, und nach deren Verstaatlichung 1851 vom sächsischen Staat betrieben.

Das Anlagecapital war auf 6 000 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. festgesetzt worden, wovon der sächsische Staat 1 500 000 Mk. übernahm. Indess musste dasselbe schon während des Baues zur Fertigstellung der Bahn erhöht werden. Es wurden Prioritätsactien Lit. B im Betrage von 1 500 000 Mk. à 75 Mk. aufgenommen, wovon der Staat wiederum 375 000 Mk. übernahm. Dieselben erhielten bis zur Vollendung der Bahn 5 % Bauzinsen und hatten Anspruch auf Vorzugsdividende vor den St.-Actien, welche zur Unterscheidung die Bezeichnung Lit. A erhalten hatten. Das Gesammtanlagecapital stellte sich somit auf 7 500 000 Mk., mithin für 1 km auf 220 588 Mk.

Diese hohe Belastung des Unternehmens in Folge der zahlreichen Kunstbauten (mit acht grossen Brücken und Viaducten) und die hohen Betriebskosten zufolge des durchweg gebirgigen Charakters der Bahn sowie der Umstand, dass sie bis 1859 ohne Anschluss in Zittau blieb und daher nur auf ihren eigenen Verkehr angewiesen war, erbrachten in den ersten drei Jahren directes Betriebsdeficit und auch dann, selbst noch nach Eröffnung der Anschlussstrecke Zittau-Reichenberg 1859, nur geringen und schwankenden Reingewinn, so dass nur folgende Dividenden vertheilt werden konnten:

pro	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857
St.-Act. Lit. A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 %
Pr.-Act. Lit. B	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1 %

pro	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867
St.-Act. Lit. A	0	0	0	1/2	1/2	0	1/2	0	0	1/2 %
Pr.-Act. Lit. B	1	1	4	4	4	4	4	0	0	4 %

pro	1868	1869	1870	im Durchschnitt
St.-Act. Lit. A	2	3	3 1/2 %	0,45 %.
Pr.-Act. Lit. B	4	4	4 %	1,74 %.

Die sächsische Regierung hatte sich in der Concession, wie allgemein, das Recht vorbehalten, das Eigenthum der Bahn für den Staat zu erwerben. Abgesehen von vorheriger freier Vereinbarung sollte dies Recht aber erst nach dem 25. Betriebsjahr geltend gemacht werden dürfen. Als Kaufpreis war ursprünglich die Einlösung der Actien zum Nennwerth ausbedungen, falls die Dividenden der letzten zehn Jahre unter Ausscheidung des schlechtesten und besten 4 % oder weniger betragen hätten, bei einer höheren Dividende aber sollte eine gleich hohe Rente fortgewährt oder dieselbe zum fünfundzwanzigfachen Betrage capitalisirt werden. Inhaltlich

des Privilegs zur Ausgabe der Pr.-Actien waren aber die Kaufbedingungen dahin geändert worden, dass der Preis nur nach dem Durchschnittsreinertrage für das ganze Anlagecapital zu berechnen sei.

Indess wurde die Bahn bereits per 1. Januar 1871, also nach 23 Jahren, auf Grund freier Vereinbarung vom Staat angekauft. Derselbe gewährte den St.-Actien Lit. A eine feste Rente von $3^1/_2$ % und den Pr.-Actien Lit. B eine solche von 4 % unter Verwandlung der Actien in amortisirbare Staatspapiere auf dem Wege der Abstempelung. Ausserdem erhielten die Pr.-Actien Lit. B eine Convertirungsprämie von $6^1/_5$ %, so dass sich der Kaufpreis hiernach auf

	6 000 000 Mk.	in $3^1/_2$ procentigen Staatspapieren
	1 500 000 Mk.	in 4 „ „
und	69 750 Mk.	baare Convertirungsprämie

in Summa 7 569 750 Mk. stellte.

In den statistischen Berichten führte die sächsische Staatsbahnverwaltung die Pr.-Actien Lit. B unter der Rubrik Pr.-Obligationen, und seit 1869 erscheint die Summe von 2 178 000 Mk.; der Kaufpreis ist in denselben Berichten mit 7 949 097 Mk. angegeben. Auch hat nach denselben Angaben die Bahn mit schwebenden Schulden gearbeitet, indem das verwendete Anlagecapital, ohne dass Verwendung von Betriebsüberschüssen für die Bahnanlage verzeichnet ist, das concessionirte um 311 565 Mk. überstiegen hat, wie auch in einzelnen Jahren Zins- und Amortisationsbeträge aufgeführt sind.

Der Erneuerungsfonds schloss ult. 1870 mit einem Bestand von 46 275 Mk. — Der in der Concession vorgesehene Reservefonds sollte erst bei einem Reinertrage über 4 % für die Actien gebildet werden und ist demnach überhaupt nicht angelegt worden.

Aus der Concession sei noch erwähnt, dass die Gesellschaft an den Postfiskus alljährlich 1950 Mk. zu zahlen und ausserdem Briefe und Zeitungen unentgeltlich zu befördern hatte.

Da Actien und Pr.-Actien auf dem Wege der Abstempelung in Staatspapiere verwandelt worden sind, **giebt es Löbau-Zittauer Eisenbahnpapiere nicht mehr.**

Lübeck-Kleinen-Eisenbahn.

Nachdem der Bau der Berlin-Hamburger und der Hagenow-Schweriner Eisenbahn gesichert war, bemühte sich bereits im Jahre 1845, also noch vor Eröffnung der beiden genannten Linien, die Stadt Lübeck um eine Eisenbahnverbindung mit diesen durch Bau einer Bahn von Lübeck nach der Stadt Schwerin. Obgleich Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin sich diesem Project wohlwollend zeigte, scheiterte dasselbe an der Ablehnung der mecklenburgischen Stände, indem diese das Aufblühen der mecklenburgischen Seestädte Wismar und Rostock durch eine solche Linie gefährdet glaubten. Inzwischen waren 20 Jahre ins Land gegangen, das mecklenburgische Bahnnetz strahlte seine Linien südlich nach Hagenow, nördlich nach Wismar und Rostock und östlich bis nach Neubrandenburg aus, auch war bereits die Ausführung der Strecke von Neubrandenburg nach Pasewalk an der Berlin-Stettiner Bahn gesichert, aber noch immer musste der Eisenbahnverkehr von Lübeck und aus den Elbherzogthümern nach Mecklenburg und Stettin den bedeutenden Umweg über Hamburg machen. Es bedurfte jetzt sogar nur noch der Erbauung der kurzen Linie von Lübeck nach dem mecklenburgischen Eisenbahnknotenpunkt Kleinen, um nicht nur diesen Umweg abzuschneiden, sondern eine fast gerade Linie von Lübeck bis nach Stettin zu erreichen. Diese Linie lag jetzt aber im directen Interesse des mecklenburgischen Bahnnetzes und Lübeck war solcher Linie nach wie vor geneigt; deshalb vereinigten sich die der geographischen Lage nach betheiligten drei Staaten, die beiden Grossherzogthümer Mecklenburg und die freie und Hansestadt Lübeck, im Staatsvertrage vom 24. Oktober 1864 behufs Zulassung und Förderung dieser Bahn, besonders auch dadurch, dass für dieselbe von sämmtlichen Durchgangsabgaben abgesehen werden sollte. Auf Grund dieses Vertrages bildete sich unterm 25. September 1865 die „Lübeck-Kleinen-Eisenbahngesellschaft“ mit Sitz in Lübeck und erhielt unterm 20. Dezember 1865 die obrigkeitlichen Concessionen. Das Anlagecapital war inhaltlich der Statuten auf 11 100 000 Mk. festgesetzt und sollte zur Hälfte in St.-Actien und zur anderen Hälfte in Pr.-Actien oder Obligationen aufgebracht werden. Die Baufrist war in der Concession bis Ende 1867 festgesetzt; bis dahin hatte aber die Gesellschaft mit dem Bau überhaupt noch nicht begonnen, und die Concession wurde deshalb für erloschen erklärt. Um aber nicht das ganze Project verfallen zu lassen, übernahm inhaltlich eines neuen Staatsvertrages vom 25. Mai 1868

die grossherzoglich mecklenburg-schwerinsche Regierung resp. der Landesherr die Bauausführung und später den Betrieb auf alleinige Kosten. Der Bau wurde unverzüglich am 11. Mai desselben Jahres begonnen und die Bahn 59,3 km lang am 1. Juli 1870 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Bezüglich des Eigenthumsverhältnisses derselben verweisen wir auf den Artikel im ersten Theil dieses Buches über „die Entwickelung des Eisenbahnwesens im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin“ auf Seite 72.

Da nur erst Ratenzahlungen auf das Anlagecapital geleistet waren, gab es überhaupt noch keine Lübeck-Kleiner Eisenbahnpapiere.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

In ihrer Stammstrecke der Ausdehnung nach eine der kleinsten Bahnen, entwickelte sich dieselbe Dank der Rührigkeit und Umsicht ihrer Verwaltungsvorstände durch den Erwerb mehrerer Nachbarbahnen und ausgedehnte Neubauten zu einem der grössten Privatbahnnetze Deutschlands.

Die Gesellschaft constituirte sich am 13. September 1841 mit Sitz in Magdeburg. Nachdem laut Staatsvertrag vom 10. April 1841 die Fortsetzung der Bahnlinie von Oschersleben nach Braunschweig bezw. Hannover gesichert war, erhielt die Gesellschaft unterm 14. Januar 1842 die Concession zum Bau der Strecke Magdeburg-Oschersleben-Halberstadt; das Anlagecapital war dabei auf 5 100 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. festgesetzt worden. Der Bau begann am 21. März 1841 und die Eröffnung der 58,5 km langen Strecke erfolgte am 15. Juli 1843. Mit dem Theil Magdeburg-Oschersleben wurde sie schon 1847, wo die bezüglichen Anschlussbahnen fertiggestellt waren, ein Mittelglied der dem Weltverkehr dienenden Linien von Berlin und Leipzig über Magdeburg-Hannover-Köln und weiter nach Belgien und Frankreich, während der Theil Oschersleben-Halberstadt bis 1862 ohne weiteren Anschluss nur lokalen Interessen diente. Im genannten Jahre wurde die 1861 concessionirte, 28 km lange Strecke von Halberstadt nach Thale eröffnet. Nahm diese Verlängerung jener Linie auch nicht den Charakter einer Lokalbahn, so trug sie doch, als Harzbahn stark frequentirt, wesentlich zu den finanziellen Resultaten des Gesammtunternehmens bei. Zum Bau der Strecke Halberstadt-Thale wurde mit Privileg von 1861 eine $4^1/_2$ procentige Anleihe im Betrage von 7 500 000 Mk. aufgenommen, nachdem

bereits 1851 eine 4procentige in Höhe von 2 100 000 Mk. für Magdeburg-Oschersleben und für Vermehrung der Betriebsmittel emittirt worden war.

Hiermit erreichte das Anlagecapital des Stammunternehmens die Höhe von 14 700 000 Mk., d. i. bei einer Gesammtlänge von 86,5 km pro 1 km ca. 170 000 Mk. Diese nur geringe Belastung des Unternehmens und die hohe Entwickelung des Verkehrs liessen denn auch in dieser ersten Periode Dividenden wie nur bei wenigen Bahnen zur Vertheilung gelangen und zwar:

pro	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854
	3	$3^1/_2$	$5^1/_4$	7	7	8	8	9	$9^1/_2$	10 %	$10^1/_2$ %

pro	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864
	$11^3/_4$	$12^1/_2$	13	13	13	$18^2/_3$	$22^1/_2$	$25^1/_2$	$22^3/_8$	25 %

Den Betrieb hatte von Eröffnung an bis 1848 die Magdeburg-Leipziger, und von da bis Ende 1866 die Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft gegen 45 % der Bruttoeinnahme geleitet.

Die Eröffnung der Strecke Deutz-Giessen 1862 und die Bildung des Westfälischen Verbandes seitens der westlichen und der thüringischen Eisenbahnen 1863 thaten der Magdeburg-Halberstädter Bahn bezüglich des Verkehrs von Leipzig nach Köln und dem Niederrhein erheblichen Abbruch; noch mehr Gefahr aber drohte ihr für den Verkehr von Berlin nach Westen durch das auftauchende Project einer directen Linie von Berlin nach Braunschweig. Zur Begegnung der erstgenannten Concurrenz beschloss die Gesellschaft, die Köthen-Bernburger Bahn für sich zu erwerben, an diese anlehnend nach Vienenburg und aus dieser Strecke wiederum heraus von Aschersleben nach Halle zu bauen. Hierzu sowie zu den Zweigbahnen nach Stassfurt, nach Ballenstedt und nach Wernigerode erhielt die Gesellschaft 1864 die Concession, sowie die Genehmigung zur Emittirung von 5 100 000 Mk. St.-Actien und 1865 zur Aufnahme einer $4^1/_2$procentigen Anleihe von 18 000 000 Mk.

Die Köthen-Bernburger Bahn mit einer Länge von 29 km erwarb sie per 1. Januar 1863 gegen Gewährung einer festen Rente von $2^1/_2$ % an deren St.-Actien im Betrage von 1 500 000 Mk. unter gleichzeitiger Amortisation derselben sowie durch Uebernahme der 4procentigen Schuld dieser Gesellschaft an die bernburgische Regierung im Betrage von ursprünglich 450 000 Mk. Die Neubauten unternahm sie nur nach und nach, und zwar wurde Bernburg-Güsten-Aschersleben-Wegeleben 1866, Halberstadt-Vienenburg 1869, Halle-Aschersleben 1871/72, die Zweigbahn Güsten-Stassfurt 1866, die von Frose nach Ballenstedt 1868 und

die von Heudeber nach Wernigerode 1872 eröffnet. Die Gesammtlänge dieser Linien beträgt 172 km. Das hier fehlende Zwischenglied Wegeleben-Halberstadt ist ein Theil der bereits bestandenen Halberstadt-Thaler Linie. Gleichzeitig fasste die Gesellschaft ins Auge, das aufgetauchte Project einer Abkürzungslinie für den Verkehr von Berlin nach dem Westen ihrerseits selbst zu verwirklichen, und erwarb deshalb zunächst, da nach ihren Concessionsbestimmungen neue Strecken nur aus den eigenen alten heraus gebaut werden durften, die Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn in einer Länge von 107 km per 1. Januar 1863 gegen eine feste Rente von 3 % an deren Stammactien im Betrage von 12 794 508 Mk. unter gleichzeitiger Amortisation derselben und Uebernahme der 4½procentigen Anleihe im Betrage von ursprünglich 6 000 000 Mk. Den Bau der hier in Frage stehenden Linie Berlin-Stendal-Oebisfelde-Lehrte vor Hannover beschloss sie 1867 sowie hieraus von Stendal nach Uelzen (an der Linie Hannover-Harburg) zu bauen, durch welch letztere sie in den Berlin-Hamburger und Berlin-Bremer Verkehr eintrat. Die Concession zu diesen Bauten erhielt sie noch in demselben Jahre und gleichzeitig das Privilegium zur Emittirung von 20 400 000 Mk. den alten gleichberechtigten St.-Actien, welche einschliesslich dieser neuen nunmehr die Bezeichnung Lit. A erhielten, und ferner von 43 800 000 Mk. Prioritäts-St.-Actien Lit. B (diese Actien wurden mit nur 68 % aufgelegt und der Gesellschaft entstand dadurch ein Verlust von 14 089 800 Mk.). Diese Letzteren erhielten bis incl. 1870 3½ % Bauzinsen und participirten erst ab da am Dividendengenuss und zwar derart, dass sie aus dem Reinertrage des ganzen Magdeburg-Halberstädter Unternehmens vor Bedienung der Stammactien Lit. A, 3½ % erhielten. Der weitere Reinertrag bis zu 8½ % fiel den St.-Actien Lit. A zu und der etwaige Restüberschuss sollte zur Hälfte zwischen beiden Actiensorten getheilt werden. Die 239,3 km lange Hauptlinie wurde 1871 und Stendal-Uelzen 107,6 km lang 1870/73 eröffnet. Gleichzeitig mit dieser wurde auch die dem bremenschen Staat gehörige 97,4 km lange Anschlussstrecke Uelzen-Langwedel eröffnet und von der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft in Betrieb genommen, welche hierfür incl. Stellung der Betriebsmittel 66⅔ % der Bruttoeinnahme erhielt.

Ferner unternahm diese mit Concession von 1869 den Weiterbau der Vienenburger Strecke bis Langelsheim zwecks Anschlusses an die Börsum-Holzmindener Linie und dieselbe wurde 18 km lang 1875 eröffnet; doch war hiervon die Theilstrecke Vienenburg-Grauhof gemeinschaftliches Eigenthum mit der Hannover-Alten-

bekener Eisenbahn. Ausserdem baute sie mit gleichzeitiger Concession die den fiskalischen Bergwerksinteressen dienende Bahn von Langelsheim nach Clausthal und es wurde diese, 25 km lang, 1875/77 eröffnet. Zu diesen Neubauten, zum Umbau des Bahnhofes in Magdeburg, zu Verbindungsbahnen bei Magdeburg, zur besseren Ausrüstung der alten Linien und zur Vermehrung der Betriebsmittel erhielt die Gesellschaft 1870 das Privilegium zur Ausgabe von 5procentigen Pr.-Obligationen in Höhe von 40 500 000 Mk.

Durch den Bau von Magdeburg-Helmstädt seitens der Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft war der Magdeburg-Halberstädter Bahn der Verkehr zwischen Magdeburg und Hannover entzogen, und sie baute deshalb mit Concession von 1871 die Strecke Magdeburg-Oebisfelde, welche in einer Neubaulänge von 55 km 1872/74 eröffnet wurde. Von Magdeburg bis Barleben wird das Planum der Strecke Magdeburg-Wittenberge mitbenutzt. 1872 übernahm die Gesellschaft Verwaltung und Betrieb des Magdeburg-Leipziger Unternehmens gegen eine 14procentige Dividende für deren Stammactien A und erwarb per 1. Juni 1876 die Stammstrecke Magdeburg-Leipzig nebst der Zweigbahn Schönebeck-Stassfurt-Lödderburg, zusammen 152 km lang, käuflich. Sie gab hierbei für jede St.-Actie Lit. A à 300 Mk. 4procentige Magdeburg-Leipziger Pr.-Obligationen der Magdeburg-Halberstädter Bahn im Betrage von 900 Mk., das ist für 15 750 000 Mk. 47 250 000 Mk. und löste deren Prioritätsobligationen mit umlaufend 29 556 900 Mk. ein. Die Halle-Casseler Zweigbahn und deren Zweigstrecke Nordhausen-Nüxei wurde gleichzeitig seitens des preussischen Staats gekauft, doch bewirkte die Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft auch hier die finanzielle Abwickelung, indem sie die Stammactien Lit. B à 300 Mk. mit 90 % d. i. 270 Mk. pro Actie in $4\frac{1}{2}$procentige Magdeburg-Leipziger Prioritätsobligationen Lit. A der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn gegen Empfangnahme des gleichwerthigen Kaufbetrages einlöste, in Summa 38 313 000 Mk. für 42 570 000 Mk.

Weiterhin betheiligte sich die Gesellschaft bei dem 1873 begründeten Berliner Stadtbahnunternehmen. Als dasselbe gezwungenermassen 1878 vom preussischen Staat übernommen wurde, erhielt sie für die auf die subscribirten Actien bereits eingezahlten 2 400 000 Mk. das Recht, ihre Linien an die Stadtbahn anzuschliessen, welche Bauten aber erst nach Verstaatlichung ihres Unternehmens zur Ausführung kamen. Endlich übernahm sie 1874 Betrieb und Verwaltung der Hannover-Altenbekener Eisenbahn, deren Linien sich in Granhof an das Halberstädter Unternehmen

anlehnen. Sie betheiligte sich bei jener aber auch finanziell mit 21 707 700 Mk. in Actien und übernahm die Zinsgarantie für die 1874 der Hannover-Altenbekener Bahn privilegirte $4^1/_2$procentige Anleihe Serie III im Betrage von 27 750 000 Mk.

1872 hatte die Gesellschaft bereits die Concession für eine Bahn von Magdeburg über Sangerhausen nach Erfurt erhalten, doch wurde sie von dem Bau des nördlichen Theils derselben entbunden. Aber auch der südliche Theil Sangerhausen-Erfurt und die 1878 concessionirte Linie von Stassfurt nach Blumenberg zwischen Magdeburg und Oschersleben wurden erst unter Staatsverwaltung fertig gestellt. An Verbindungsbahnen bei Magdeburg, Buckau und Halle und anderen Güteranschlussgleisen waren bei Verstaatlichung der Magdeburg-Halberstädter Bahn ca. 17 km vorhanden.

Zu den vorstehenden grossartigen Erweiterungen des Unternehmens, der hierdurch bedingten weiteren Ausrüstung der alten Strecken und Vermehrung der Betriebsmittel erhielt die Gesellschaft 1872 das Privileg zur Ausgabe von 30 000 000 Mk. St.-Actien Lit. C mit einer 5procentigen Vorzugsdividende, speciell zur finanziellen Betheiligung an dem Hannover-Altenbekener Unternehmen, sowie 1873 zur Ausgabe von 90 000 000 Mk. $4^1/_2$procentiger Prioritätsobligationen bei gleichzeitiger Wiedereinziehung der 1870 privilegirten Anleihe von 40 500 000 Mk., ferner 1875 für eine $4^1/_2$procentige Anleihe von 20 000 000 Mk., speciell für Betheiligung am Berliner Stadtbahnunternehmen sowie für den Neubau Vienenburg-Langelsheim-Clausthal, und endlich 1876 zur Ausgabe von 42 000 000 Mk. $4^1/_2$procentiger Pr.-Obligationen zur Einlösung der Stammactien B der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn und von 51 000 000 Mk. 4procentiger Obligationen zur Einlösung der St.-Actien A derselben Bahn, doch wurden von jenen nur 37 195 500 Mk. und von den letzteren 47 250 000 Mk. begeben.

Hiermit stellt sich das privilegirte Gesammtanlagecapital auf:

30 600 000	Mk.	St.-Actien A
43 800 000	„	„ B
30 000 000	„	„ C
49 350 000	„	4procentige Prioritätsobligationen
172 695 500	„	$4^1/_2$ „ „
Summa 326 445 500	Mk.	

Da aber die in dieser Summe mit enthaltenen 1875 privilegirten $4^1/_2$procentigen Obligationen von 20 000 000 Mk. nicht begeben worden sind, so bleiben nur

306 445 500	Mk.	in Ansatz zu bringen. Dazu kamen bei Erwerb der Köthen-Bernburger Bahn:
1 500 000	„	$2^1/_2$ procentiger Stammactien und
450 000	„	4 procentiger Schuld; ferner bei Erwerb von Magdeburg-Wittenberge
12 794 500	„	3 procentiger St.-Actien und
6 000 000	„	$4^1/_2$ procentiger Pr.-Obligationen
Summa 327 190 000	Mk.	

Von diesen sind sachgemäss die übernommenen Hannover-Altenbekener Actien im Betrage von 21 707 700 Mk. in Abzug zu bringen, so dass auf die eigenen Linien des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens in einer Eigenthumslänge von 1008,5 km 305 482 300 Mk., mithin auf 1 km 302 907 Mk. entfallen. Hierbei ist aber die mit der Hannover-Altenbekener Bahn gemeinschaftlich gebaute Strecke Vienenburg-Grauhof mit ihrer ganzen Länge in Ansatz gekommen.

Diese im Verhältniss zu der ersten Anlage hohe Belastung des Unternehmens, die schon oben erwähnte Einbusse im Verkehr zwischen Leipzig und Köln-Holland, die den Erwartungen entgegen nur geringe Frequenz der Linie Stendal-Uelzen, die Betriebsdeficits der gepachteten Linie Uelzen-Langwedel, welche sich im Ganzen auf rund 1 700 000 Mk. beliefen, und die auf Grund der Zinsgarantie an Hannover-Altenbeken erforderlich gewesenen Zuschüsse von zusammen rund 1 770 000 Mk. liessen die Rentabilität des Unternehmens erheblich sinken, und es stellten sich die Dividenden für die St.-Actien Lit. A

pro	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
	15	14	13	15	$10^1/_2$	$8^2/_3$	$8^1/_2$	$8^1/_2$	6	3 %

pro	1875	1876	1877	1878
	6	8	8	$9^1/_2$ %,

während auf die St.-Actien Lit. B mit Ausnahme des Jahres 1878, für welches sie $4^1/_5$ % erhielten, stets nur die statutenmässige Dividende von $3^1/_2$ % und auf die St.-Actien Lit. C die von 5 % entfielen.

Nachrichtlich sei noch erwähnt, dass die Gesellschaft die 6,6 km lange Theilstrecke Sandersleben-Hettstedt der preussischen Staatsbahnlinie Berlin-Blankenheim (wiederum ein Theil der Berlin-Wetzlarer Bahn) von ihrer Eröffnung in 1877 bis zur Fertigstellung der ganzen Linie in 1879 pachtweise in Verwaltung und Betrieb gehabt hatte.

Im Jahre 1879 trat der preussische Staat mit der Gesellschaft behufs Ankaufs der Bahn in Unterhandlung, und dieselbe ging laut

Gesetz vom 20. Dezember 1879 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres am 1. Februar 1880 in Verwaltung und Betrieb des Staates über. Derselbe gab zunächst den Stammactien A eine feste Rente von 6 %, den St.-Actien B eine solche von $3^1/_2$ % und den St.-Actien C eine solche von 5 %. Bei dem späteren Umtausch der Actien wurden für 2 St.-Actien A à 300 Mk. (=600 Mk.) 4 procentige Consols im Betrage von 900 Mk., für 8 St.-Actien Lit. B à 300 Mk. (= 2400 Mk.) 4 procentige Consols im Betrage von 2100 Mk. und für 4 St.-Actien Lit. C à 300 Mk. (= 1200 Mk.) 4 procentige Consols im Betrage von 1500 Mk. gegeben.

Hiernach stellt sich der Kaufpreis, wie folgt:

für 30 600 000 Mk. St.-Actien Lit. A	45 900 000 Mk	in 4 proc. Consols	121 725 000 Mk.
„ 43 800 000 „ „ „ B	38 325 000 „	„ „	
„ 30 000 000 „ „ „ C	37 500 000 „	„ „	

Bezüglich der Stammactien der alten Köthen-Bernburger und der Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn trat der Staat an Stelle der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft in die Verpflichtung zur Zahlung einer Rente von $2^1/_2$ resp. 3 %, und der planmässigen Amortisation ein.

Von den Köthen-Bernburger Actien waren bei Uebernahme noch 1 065 000 Mk. und von den Magdeburg-Wittenbergeschen noch 12 487 200 Mk. im Umlauf.

An Prioritätsobligationen waren einschliesslich derjenigen der beiden eben genannten Bahnen noch 159 532 200 Mk. zu $4^1/_2$ % und 49 362 900 Mk. zu 4 % aussenstehend.

An Fonds fielen dem Staat 14 032 890 Mk. zu.

Nachdem der Actienumtausch geschlossen, und der Staat die Prioritätsobligationen als Selbstschuldner übernommen hatte, ging die Bahn bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft am 1. Januar 1886 in das volle Eigenthum des Staates über. Die Bahn hatte zuerst eine besondere königliche Direction erhalten, wurde später aber zusammen mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger und den braunschweigischen Eisenbahnen der königlichen Direction in Magdeburg unterstellt. Die bezüglich der Verwaltung und des Betriebes mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn fusionirt gewesene Hannover-Altenbekener Bahn erwarb der Staat gleichzeitig mit dieser, und bezüglich der Linie Uelzen-Langwedel trat er zunächst in den Betriebsüberlassungsvertrag ein, bis er auch diese 1884 von der freien Stadt Bremen zu Eigenthum erwarb.

Bei Uebergang der Bahn in den Besitz des preussischen Staates gab es 4- und $4^1/_2$ procentige Pr.-Obligationen. Zunächst setzte die Regierung per 1. Januar resp. per 1. April oder per

1. Juli 1886 den Zinsfuss sämmtlicher $4^1/_2$procentigen Anleihen und zwar der I. Emission von 1861, der II. Emission von 1865, der Prioritäten von 1873 und der Magdeburg-Leipziger Pr.-Obligationen Lit. A der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn von 1876 auf 4% herab und begann in 1887 mit dem Umtausch der nunmehr durchweg 4procentigen Obligationen in $3^1/_2$procentige Consols. Zunächst wurden hiervon die Pr.-Obligationen von 1851 und die I. Emission von 1861 betroffen; die nicht rechtzeitig zum Umtausch angemeldeten Stücke dieser aber wurden per 2. Januar resp. 1. Juli 1887 zur baaren Einlösung gekündigt. Neuerdings ist das Umtauschverfahren in $3^1/_2$procentige Consols auch auf die übrigen Anleihen ausgedehnt worden und hat bei der II. Emission von 1865 bereits am 2. Januar 1890 begonnen, während die hierzu nicht angemeldeten Stücke dieser Anleihe zu demselben Termin zur baaren Rückzahlung gekündigt sind. Bei den hiernach noch verbleibenden Anleihen und zwar den Prioritäten von 1873, sowie den Magdeburg-Leipziger Pr.-Obligationen Lit. A und B der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn von 1876 beginnt der Umtausch am 1. Juli 1890, und es sind die hierzu nicht bereits abgestempelten Stücke zu demselben Termin zur baaren Rückzahlung gekündigt.

Nach Beendigung des Umtausch- resp. Einlöseverfahrens giebt es somit Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Ueber die seitens der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ohne Umtausch übernommenen Papiere der Anhalt-Köthen-Bernburger und der Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn finden sich die wissenswerthen Angaben unter den besonderen Artikeln dieser Eisenbahnen selbst.

Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.

Entsprechend der hohen Wichtigkeit von Leipzig und Magdeburg für Handel und Industrie plante man bereits 1836 eine Schienenverbindung zwischen diesen beiden Städten, und am 2. April 1837 constituirte sich hierzu eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Magdeburg. Dieselbe erhielt unterm 13. November 1837 die preussische und bald darauf auch die anhaltische Concession, begann am 17. April 1838 den Bau und übergab die 119 km lange Bahn, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Magdeburg-Schönebeck am 29. Juni 1839, in ihrer ganzen Ausdehnung am 18. August 1840 dem Verkehr. Die hier mit inbegriffene, auf

königlich sächsischem Gebiet liegende Strecke von 11,6 km wurde jedoch auf Kosten der Leipzig-Dresdener Bahn als deren Eigenthum hergestellt, die Magdeburg-Leipziger Gesellschaft nahm aber auch diese gegen eine Pachtsumme von 50 % der Bruttoeinnahme aus derselben und 4 % des für den Bahnhof in Leipzig verwendeten Baucapitals in Betrieb und erwarb sie später, 1874, für 4 500 000 Mk. zu Eigenthum.

Das ursprüngliche Anlagecapital der Gesellschaft betrug 6 900 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk.; hierzu kamen noch mit Privileg von 1840, 1842 und 1851 drei 4 procentige Anleihen im Gesammtbetrage von 11 100 000 Mk., so dass sich das Gesammtanlagecapital für die Stammstrecke bis zur sächsischen Grenze auf 18 000 000 Mk., somit bei einer Länge von 107,4 km pro 1 km auf circa 167 597 Mk. belief.

Die Zeit des Bestehens dieser Strecke allein war die Glanzperiode des Unternehmens; es wurde eins der rentabelsten Deutschlands, die Dividenden stiegen bis 24 %. In dieser Zeit hatte übrigens auch die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn von ihrer Eröffnung im Juli 1843 bis Ende 1848 im Betrieb der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft gestanden.

Hierauf baute die Gesellschaft mit Concession von 1856 aus ihrer Stammstrecke heraus eine Zweigbahn von Schönebeck nach dem Salzbergwerk Stassfurt und weiter nach den Braunkohlengruben Lödderburg, und dieselbe wurde, einschliesslich der Anschlussgleise nach den einzelnen Salzwerken, 30,1 km lang, 1857 eröffnet. Hierzu sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel wurden neue Stammactien im Betrage von 3 600 000 Mk. (mit Dividendengenuss ab 1858) emittirt und ausserdem eine 4½ procentige Anleihe von 6 000 000 Mk, sowie 1867 für das Gesammtunternehmen nochmals eine 4½ procentige im Betrage von ebenfalls 6 000 000 Mk. aufgenommen.

Alsdann übernahm die Gesellschaft auf Veranlassung des preussischen Staats, welcher bereits seit 1857 bemüht gewesen war, für den Bau einer Bahn von Halle nach Cassel einen Unternehmer zu finden, die Ausführung dieser Linie. Dieselbe sollte, um sie unabhängig von Hannover zu machen, über Nordhausen, Arenshausen, Witzenhausen, Grossalmerode und Helsa nach Cassel geführt werden. Zunächst wurde aber nur der Bau auf der preussischen Theilstrecke Halle-Arenshausen 1864 begonnen und diese 1865/67 eröffnet.

Nachdem 1866 Hannover und Hessen-Cassel an Preussen gekommen und dadurch der Grund zu der Wahl obiger Trace ge-

fallen war, wurde der Gesellschaft gestattet, ihrem Wunsche gemäss anstatt von Witzenhausen nach Cassel nur nach Münden, Station der Linie Hannover-Cassel, zu bauen, auf der Strecke Münden-Cassel aber für sich ein besonderes Gleis zu legen. Diese Schlussstrecke wurde 1870 begonnen und 1872 eröffnet.

Das Anlagecapital für diese 193,5 km lange, unter dem Namen Halle-Casseler Zweigbahn bekannte Linie betrug einschliesslich der für dieselbe beschafften besonderen Betriebsmittel 45 000 000 Mk. Hiervon übernahm das prinzliche Familienfideicommiss (nicht die Staatskasse) aus einem für solche Bahn schon von dem König Friedrich Wilhelm III. 1840 gestifteten Legat St.-Actien in Höhe von 2 430 000 Mk., während der Betrag von 42 570 000 Mk. in St.-Actien Lit. B à 300 Mk. aufgebracht wurde. Für diese übernahm der preussische Staat eine Zinsgarantie von $3^1/_2$ % und die Magdeburg-Leipziger Stammbahn eine solche von $^1/_2$ %. Aus dem Reinertrage über 4 % sollten zunächst die etwa geleisteten Zuschüsse an Staat und Gesellschaft zurück gezahlt werden, dann die Actien B noch 1 % (also das fünfte) als Dividende und von dem weiteren Ueberschuss der Staat, die St.-Actien B und die St.-Actien A je den dritten Theil erhalten. Würden fünf Jahre hintereinander Zuschüsse oder vom sechsten Betriebsjahre ab einmal der volle Zuschuss erforderlich werden, dann sollte der Staat zur Uebernahme von Verwaltung und Betrieb auf der Halle-Casseler Linie berechtigt sein. Andererseits sollte die Garantie erlöschen, wenn zehn Jahre hintereinander kein Zuschuss erforderlich gewesen wäre, aber auch dann sollte der Staat noch stets den erwähnten dritten Theil aus dem Reinertrage über 5 % erhalten. Auf die vom Familienfideicommiss übernommenen Actien erstreckte sich die Zinsgarantie nicht. Aus dieser Strecke heraus baute die Gesellschaft mit Concession von 1867 die Strecke Nordhausen-Nüxei 24,9 km lang bei gleichzeitigem Weiterbau bis Northeim seitens der hannöverschen, bezw. später preussischen Staatsbahn; dieselbe wurde 1869 eröffnet und von Letzterer in Betrieb genommen. Hierzu waren neue Stammactien Lit. A im Betrage von 5 250 000 Mk. emittirt worden. Obgleich diese Strecke geographisch eine Zweigbahn der Halle-Casseler Linie ist, gehört sie doch finanziell nicht zu dieser, sondern zu der Stammbahn. Bei der Uebernahme des Baues der Halle-Casseler Bahn hatte der Staat der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft übrigens auch das Vorzugsrecht zur Concession einer Bahn von Halle nach Guben eingeräumt, doch verzichtete die Gesellschaft darauf, da ihr die ihrerseits geforderte unentgeltliche Hergabe des Terrains nicht bewilligt wurde, ebenso liess sie auch das von

ihr selbst aufgestellte Project einer Bahn von Magdeburg durch die Altmark an die hannöversche Grenze gegen Uelzen wieder fallen.

Wenn schon die Stammbahn durch die Eröffnung der Magdeburg-Halberstädter Linie Aschersleben-Vienenburg im Jahre 1869, bezüglich des Durchgangsverkehrs von Westen Abbruch erlitt, so drohte solches noch mehr durch die bereits concessionirte Linie Halle-Aschersleben und bezüglich des Verkehrs von Norden durch das Project Magdeburg-Stassfurt derselben Gesellschaft, sowie bezüglich des Magdeburg-Leipziger Verkehrs selbst durch die seitens der Berl.-Potsd.-Magdeb. und Berlin-Anhaltischen Gesellschaft projectirte neue Linie Magdeburg-Zerbst-Leipzig. Die Magdeburg-Leipziger Gesellschaft überliess deshalb Verwaltung und Betrieb auf ihren gesammten Linien 1872 der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft gegen eine 14 procentige Dividende ihrer St.-Actien Lit. A ohne Aenderung in den Verhältnissen der St.-Actien Lit. B.

In dieser Verwaltungsperiode wurde abermals eine $4^{1}/_{2}$ procentige Anleihe von 6 000 000 Mk. für Umbauten bei Magdeburg und eine $4^{1}/_{2}$ procentige Anleihe von 4 500 000 Mk. zum käuflichen Erwerb der zu Anfang erwähnten Endstrecke Landesgrenze-Leipzig aufgenommen, so dass sich das Gesammtanlagecapital für das Stammunternehmen auf 15 750 000 Mk. St.-Actien Lit. A und auf 33 600 000 Mk. Prioritätsobligationen, somit bei einer Länge von 176,9 km einschliesslich der Zweigbahnen bei Magdeburg und Buckau pro 1 km auf 278 971 Mk. stellte, während das für die Halle-Casseler Zweigbahn unverändert 45 000 000 Mk. in St.-Actien Lit. B geblieben ist, mithin bei einer Länge von 193,5 km auf 1 km 232 558 Mk. entfielen.

Die Dividenden hatten sich für die St.-Actien Lit. A wie folgt gestellt:

pro	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849
	4	5	7	10	9	10	$11^{1}/_{2}$	15	10	$12^{1}/_{2}$ %
pro	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859
	15	16	20	19	20	21	23	24	$16^{1}/_{2}$	12 %
pro	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869
	15	17	17	17	$18^{3}/_{4}$	20	20	18	19	$14^{1}/_{2}$ %
pro	1870	1871								
	12	16 %								

} im Durchschnitt 15,15 %.

Von 1872 ab erhielten dieselben auf Grund des Betriebsvertrages mit der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft eine Jahresdividende von 14 %. Der gewaltige Rückgang von 1858 ab erklärt sich aus der bedeutenden Mehrbelastung des Unternehmens um mehr

als die Hälfte des bisherigen Anlagecapitals und der weitere von 1869 ab durch die vorstehend erwähnte Concurrenz der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Die St.-Actien Lit. B konnten alljährlich nur die garantirten 4 % Dividende und zwar auch nur mit Hülfe der Zinsgarantie erhalten, wozu der Staat bis zum käuflichen Erwerb am 1. Juni 1876 : 2 541 522 Mk. und die Magdeburg-Leipziger Stammbahn 317 690 Mk. hatte zuschiessen müssen.

Am 1. Juni 1876 ging die Halle-Casseler Zweigbahn und die Linie Nordhausen-Nüxei durch Kauf in den Besitz des preussischen Staates über. Es waren dies die ersten Vorboten zu den grossen Eisenbahnverstaatlichungen seitens Preussens, gehören aber dieser Periode selbst noch nicht an, da sie nicht aus allgemeinen staatswirthschaftlichen und eisenbahnpolitischen, sondern aus augenblicklichen Opportunitätsrücksichten erfolgten. Zu dem Kauf der Ersteren wurde der Staat durch die Absicht der Herstellung einer Bahn Berlin-Wetzlar genöthigt, in deren Trace Theile der Halle-Casseler Linie fielen, und Nordhausen-Nüxei musste als Zweigbahn dieser hierbei naturgemäss mit erworben werden, auch hatte diese, wie bereits oben bemerkt, als Theil der Linie Nordhausen-Northeim von Eröffnung an schon in Staatsbetrieb gestanden. Der Kaufpreis für Halle-Cassel oder richtiger Halle-Münden belief sich auf 39 000 000 Mk., wofür die Gesellschaft die Abfindung der Besitzer von St.-Actien Lit. B zu übernehmen hatte, während der Staat die Auseinandersetzung bezüglich der Fideicommissactie seinerseits besorgte. Für Nordhausen-Nüxei wurden die verwendeten Anlagekosten ohne die Betriebsmittel mit 3 095 486 Mk. bezahlt. Die Strecke Halle-Münden wurde der damaligen königl. Direction der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn in Frankfurt a. M. und die Strecke Nordhausen-Nüxei der Direction der hannöverschen Staatsbahnen in Hannover unterstellt. Gleichzeitig ging die Stammstrecke Magdeburg-Leipzig nebst der Zweiglinie Schönebeck-Lödderburg mit zusammen 152 km in den vollen Besitz der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft über. Dieselbe gab hierbei für jede St.-Actie Lit. A à 300 Mk. 900 Mk. in 4 procentigen Magdeburg-Leipziger Prioritätsobligationen der Magdeburg-Halberstädter Bahn, mithin für 15 750 000 Mk. 47 250 000 Mk.

Dies entspricht nur einer 12 procentigen Dividende gegen eine solche von 14 % laut dem Pachtvertrage von 1872, um welche Differenz das Magdeburg-Leipziger Stammunternehmen durch Abtrennung der Halle-Casseler Zweigbahn entwerthet erschien.

Die Prioritätsobligationen der Magdeburg-Leipziger Bahn mit umlaufend 29 556 900 Mk. wurden von der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft eingelöst und diese übernahm die Abfindung der Inhaber von St.-Actien Lit. B aus dem Verkaufspreis für die Halle-Casseler Zweigbahn mit 270 Mk. in 4½ procentigen Magdeburg-Leipziger Pr.-Obligationen Lit. A der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn für die Actie à 300 Mk., mithin 38 313 000 Mk. für 42 570 000 Mk.

Als nunmehriger Bestandtheil des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens ging per 1. Januar 1879 auch die Stammstrecke Magdeburg-Leipzig nebst der Stassfurter Zweigbahn in den Besitz des preussischen Staates über; **Magdeburg-Leipziger Eisenbahnpapiere giebt es dagegen nach vorstehend Gesagtem bereits seit 1876 nicht mehr im Verkehr.**

Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn.

Nachdem die Berlin-Hamburger Eisenbahn und die in Magdeburg mündenden Linien von Berlin, von Leipzig und von Braunschweig-Halberstadt bereits eröffnet oder wenigstens in Bau genommen waren, constituirte sich 1845 in Magdeburg eine besondere Actiengesellschaft unter obigem Namen zum Zweck des Baues einer Eisenbahn von Magdeburg nach Wittenberge (an der Berlin-Hamburger Bahn) und erhielt noch in demselben Jahre die vorläufige königl. Genehmigung, während die definitive Concession erst am 31. Januar 1847 erfolgte.

Das Anlagecapital war auf 13 500 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. mit 4 % Bauzinsen festgesetzt worden. Die Gesellschaft hatte aber bei der Begebung dieser mit Schwierigkeiten zu kämpfen, indem bei ungefähr dem fünften Theil der Actien die Ratenzahlungen in Folge der politischen Wirren nicht vollständig geleistet wurden; sie wollte deshalb noch während des Baues die Bahn an den Staat verkaufen, doch bewilligte dieser die gestellten Forderungen nicht.

Der Bau hatte 1846 begonnen; die erste Theilstrecke Magdeburg-Seehausen wurde am 7. Juli und die Strecke von Seehausen bis an das linke Elbufer am 5. August 1849 eröffnet, während die Elbbrücke (die Stadt Wittenberge und die gleichnamige Station der Berlin-Hamburger Bahn liegen auf dem rechten Elbufer) erst am 25. Oktober 1851 in Betrieb genommen werden konnte.

In Folge der vorerwähnten Ausfälle bei den späteren Ratenzahlungen auf die St.-Actien einerseits und Ueberschreitung des Voranschlags andererseits musste schon 1850 eine 5 procentige Anleihe im Betrage von 6 000 000 Mk. aufgenommen werden, deren Zinsfuss indess 1854 auf $4^1/_2$ % herabgesetzt wurde. Alles in Allem stellte sich hiernach das Anlagecapital bei Abschluss der Baurechnung auf 18 794 508 Mk., so dass bei einer Gesammtlänge von 107 km auf 1 km 175 649 Mk. entfielen. Nachrichtlich sei noch erwähnt, dass die Elbbrücke, welche in Holz hergestellt war, 1857 abbrannte; indess änderte sich durch die Wiederherstellung derselben nichts in der Höhe des concessionirten Anlagecapitals.

Obgleich die Linie ihrer geographischen Lage nach für den Verkehr von Hamburg nach Magdeburg und Leipzig berufen war, entsprach derselbe und mit ihm die Rentabilität des Unternehmens nicht den gehegten Erwartungen, so dass auf die St.-Actien, welche bis incl. 1851 Bauzinsen erhalten hatten, in den beiden nächsten Jahren gar keine und auch später nur unbedeutende Dividenden entfielen. Dieselben stellten sich während des selbstständigen Bestehens der Bahn, wie folgt:

pro	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862
	0	0	$^1/_4$	1	$^1/_2$	$^1/_2$	1	$1^1/_{10}$	2	$1^1/_6$	$1^5/_{24}$ %

im Durchschnitt 0,80 %.

Mit dem 1. Januar 1863 ging die Bahn bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft durch Kauf in den Besitz der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft über. Dieselbe zahlte je nach Wahl der Actionäre 45 % = 270 Mk. pro Actie baar, resp. gewährte den nicht eingelösten eine feste Rente von 3 % bei gleichzeitiger Amortisirung derselben mit jährlich $^1/_2$ %; die Anleihe übernahm sie ohne Umtausch als Selbstschuldner. Dass Magdeburg-Halberstadt eine den bisherigen Erträgnissen der Bahn gegenüber so hohe Rente zahlte, erklärt sich daraus, dass dieselbe zum Erwerb der Bahn gezwungen war, um die von ihr beabsichtigte Linie Berlin-Lehrte bauen zu können, da ihren Concessionsbedingungen nach neue Strecken nur in Anlehnung an bereits vorhandene eigene hergestellt werden durften. — Die Magdeburg-Wittenbergesche Gesellschaft hatte übrigens 1854 den Bau einer Zweigbahn über Salzwedel an die hannöversche Grenze gegen Uelzen beschlossen, doch ist dies Project erst später von der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft verwirklicht worden.

Als nunmehriger Bestandtheil des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens ging die Bahn 1880 in den Besitz des preussischen Staats über, welcher hierbei in die Verpflichtungen der Magdeburg-

Halberstädter Gesellschaft bezüglich der Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahnpapiere eintrat. Von diesen sind inzwischen 1887 die $4^1/_2$ procentigen Pr.-Obligationen in $3^1/_2$ procentige Consols umgetauscht resp. der hierzu nicht angemeldete Rest per 2. Januar 1887 zur baaren Einlösung gekündigt worden. Das Verhältniss der Magdeburg-Wittenbergeschen St.-Actien dagegen ist unverändert geblieben. Dieselben erhalten nach wie vor eine feste Rente von 3 %, welche ganzjährig am 2. Januar postnum. zur Auszahlung gelangt, und werden mit $^1/_2$ % ohne Zinszuwachs amortisirt. Die Verloosung erfolgt im März auf 1. Juli. Verjährung der nicht abgehobenen Renten nach 4 Jahren und der ausgeloosten, zur Einlösung nicht präsentirten Actien nach 13 Jahren vom Tage der Fälligkeit ab gerechnet. In Umlauf befanden sich ult. März 1889 noch 11 812 200 Mk. Der Cours derselben betrug am 31. Dezember 1889 an der Berliner Börse 93 %.

Main-Weser-Bahn (Staatsbahn).

Unterm 6. Februar 1845 schlossen die der geographischen Lage nach betheiligten Staaten, und zwar das Kurfürstenthum Hessen-Cassel, das Grossherzogthum Hessen-Darmstadt und die freie Stadt Frankfurt a. M. einen Vertrag über die Erbauung einer Eisenbahn von Cassel über Treysa, Marburg, Giessen, Friedberg nach Frankfurt a. M. auf Staatskosten derartig, dass jeder der betheiligten Staaten die Kosten der auf sein Gebiet entfallenden Strecke zu tragen habe, und dass die späteren Ueberschüsse resp. Deficits nach dem Verhältniss dieser Beträge unter die drei Staaten getheilt werden sollten. Für Bau, Verwaltung und Betrieb der Bahn wurde eine gemeinschaftliche Direction in Cassel eingesetzt.

Der Bau begann am 6. August 1846; die erste Theilstrecke von Cassel bis Wabern wurde am 19. Dezember 1849, die ganze Linie in ihrer Gesammtausdehnung von 199 km aber am 15. Mai 1852 dem Verkehr übergeben. Hiervon war die 13,8 km lange Theilstrecke Cassel-Guntershausen gemeinschaftlich mit der einer Actiengesellschaft gehörenden Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn hergestellt worden.

Von der Gesammtlänge entfielen auf Hessen-Cassel 128 km, auf Hessen-Darmstadt 65 km und auf Frankfurt a. M. 6 km.

Ausser dem eigenen lebhaften Lokalverkehr fiel der Bahn zunächst und zwar von Anfang an auch der Berlin-Frankfurter Durchgangsverkehr zu, indem mit der erwähnten, bereits vorher eröffneten Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn das letzte Glied

der Linie Berlin-Halle-Eisenach-Bebra-Cassel hergestellt war. Hierzu kam ferner durch Eröffnung der hannöverschen Staatsbahnstrecke Hannover-Cassel in 1856 der Durchgangsverkehr von Hamburg, Bremen, Hannover und Magdeburg nach Frankfurt a. M. und weiter nach Süden, dagegen ging der Berliner Durchgangsverkehr an die 1868 eröffnete Bebra-Hanauer Bahn verloren, welcher Verlust sich nie wieder ausglich. Aber auch bezüglich des Verkehrs von Bremen, Hamburg, Hannover und Magdeburg erlitt die Bahn durch die 1876 erfolgte Eröffnung der preussischen Staatsbahnstrecke Bebra-Friedland Abbruch. Die anderen in ihrem Verkehrsgebiet gebauten Linien, wie Deutz-Giessen und Coblenz-Wetzlar, sind nicht von durchgreifendem Einfluss für ihren Verkehr geworden, da sie ihr theils Zuwachs des Verkehrs brachten, theils solchen entzogen.

Schon vom ersten vollen Betriebsjahr an bildete der Güterverkehr die Haupteinnahmequelle, und es sind dessen Haupttransportartikel Steinkohlen, Erze, Eisen, Erden, Steine, Getreide, Holz und Salz.

Das ursprünglich zu 46 284 000 Mk. veranschlagte Baukapital hatte sich bis ult. 1879 auf 53 228 616 Mk. erhöht, so dass 1 km zuletzt mit 267 480 Mk. belastet war. In den einzelnen Jahren hat sich das jeweilige Anlagecapital wie folgt verzinst:

pro	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861
	2,75	3,40	4,20	4,30	5	6,65	5,90	6,50	6,60	6,08 %
pro	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871
	6,63	6,96	6,71	6,08	6,24	7,43	8,05	6,33	8,12	8,25 %
pro	1872	1873	1874	1875						
	6,06	5,54	3,81	7,53 %						

im Durchschnitt also 6,05 %.

Der vorstehend in Procenten ausgedrückte Ueberschuss ist die Differenz zwischen den Bruttoeinnahmen und den laufenden Betriebsausgaben, doch sind von jenem alljährlich beträchtliche Summen zu Erneuerungen und Verbesserungen der Bahnanlagen und zu Erneuerung und Vermehrung der Betriebsmittel verwendet, auch öfters bedeutende Beträge auf das nächste Jahr in Einnahme überschrieben worden. Deshalb stellte sich der an die Staatskassen abgeführte Reinüberschuss häufig unvergleichlich niedriger und betrug im Verhältniss zum Anlagecapital

pro	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861
	2,70	3,15	3,80	2,70	3,80	6,40	5,55	5,31	6,14	5,30 %
pro	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871
	6,08	6,96	6,01	5,18	4,10	6,26	7,25	5,59	5,87	3,65 %
pro	1872	1873	1874	1875						
	6,50	2,47	3,39	4,60 %.						

Von 1876 ab sind die Beträge für Erneuerungen u. s. w. unter den Betriebsausgaben mit verrechnet, und es ergab der hiernach verbleibende Ueberschuss im Verhältniss zum Anlagecapital pro 1876: 5,20 %, 1877: 4,16 %, 1878: 3,46 % und 1879: 4,33 %. Der in diesen Jahren an die Staatskassen abgeführte Ueberschuss betrug pro 1876: 4,63 %, 1877: 3,42 %, 1878: 3,76 % und 1879: 4,09 %. Dass in den Jahren 1872 und 1878 mehr an die Staatskassen abgeliefert ist, als der eigentliche Ueberschuss ergeben hat, erklärt sich aus der Verschiedenheit der Ueberträge aus den vorhergegangenen auf die nachfolgenden Jahre.

Nach vorstehend Gesagtem müssen auch die Betriebsausgaben getrennt besprochen werden. In der ersten Periode bis 1875, wo wir es nur mit den reinen laufenden Betriebsausgaben zu thun haben, blieben dieselben bis 1871 fast immer unter 50 % der Bruttoeinnahme, von da ab stiegen sie hintereinander auf 53½, 60½, 66½, 77¼ % und gingen dann wieder auf 55¾ % zurück. In der zweiten Periode nach 1875, wo also die Aufwendungen für Erneuerungen mit inbegriffen sind, schwankten sie zwischen 66 und 70 %.

Durch die politischen Veränderungen des Jahres 1866 fiel der Antheil des Kurfürstenthums Hessen-Cassel und der freien Stadt Frankfurt a. M. an Preussen zu Eigenthum, doch übernahm dieses laut Vertrag vom 30. Mai 1868 auch den in Hessen-Darmstadt gelegenen Theil per 1. August desselben Jahres in Verwaltung und Betrieb, und nunmehr wurde die ganze Bahn seitens Preussens der neu errichteten königl. Direction der Main-Weser-Bahn zu Cassel unterstellt. Schliesslich erwarb Preussen aber auch den Darmstädter Theil käuflich; derselbe ging laut Gesetz vom 7. März 1880 am 1. April desselben Jahres in das volle Eigenthum Preussens über, welches hierfür 17 250 000 Mk. zahlte. Dem gegenüber hatte das seitens des Grossherzogthums Hessen-Darmstadt aufgewendete directe Anlagecapital nur 16 460 000 Mk. einschliesslich der Aufwendungen aus den Betriebsüberschüssen aber 18 630 000 Mk. betragen. Hierauf wurde die besondere königl. Direction der Main-Weser-Bahn aufgelöst und die Linie der königl. preussischen Eisenbahndirection in Hannover unterstellt, innerhalb welcher sie ein besonderes Betriebsamt mit Sitz in Cassel bildet.

Mannheim-Karlsruhe.

(Rheinthalbahn.)

Bei der ersten Anlage von Eisenbahnen ging das Bestreben naturgemäss dahin, möglichst viel grosse Wohnplätze in das Eisenbahnnetz zu ziehen. Es entstanden dadurch gegen die directen Entfernungen erhebliche Umwege und manchmal eigenthümliche Verrenkungen der Bahnlinien, welche durch Abkürzungsbauten zu beseitigen später der Gegenstand neuer Eisenbahnunternehmungen werden musste. So war auch im Grossherzogthum Baden bei der ersten Anlage der von Mannheim ausgehenden Staatsbahn im Interesse der Städte Heidelberg, Bruchsal und Durlach ganz erheblich von der directen Linie Mannheim - Karlsruhe abgewichen worden; die Bahn bildete bei Heidelberg und Durlach zwei scharfe rechte Winkel. Hierdurch und durch die Wahl Heidelbergs zum südlichen Ausgangspunkt der Main-Neckar-Bahn war Mannheim, der wichtigste Handelsplatz und der Einwohnerzahl nach auch die grösste Stadt des Grossherzogthums Baden, empfindlich geschädigt, indem es auf diese Weise betreffs der Eisenbahnverbindungen mehr zum Endpunkt einer Sackbahn herab sank, anstatt Anfangs- und Centralpunkt des badischen Bahnnetzes zu werden. Die Folgen hiervon machten sich in der Entwickelung Mannheims zu Ungunsten der Stadt und ihres Handels sehr bemerkbar, und es gingen die Bestrebungen der dortigen Gemeindebehörde und Handelskammer schon längst auf Erbauung directer Bahnen nördlich nach Darmstadt und südlich nach Karlsruhe. Da bei der erstgedachten Linie der geographischen Lage nach das Grossherzogthum Baden nur wenig in Frage kam, das Grossherzogthum Hessen aber als weitaus mehr bei der Main-Neckar-Bahn interessirt und bei der Concurrenz seines Handelsplatzes Mainz mit Mannheim sich für eine directe Linie Darmstadt-Mannheim nicht erwärmen konnte, war bezüglich dieser Linie wenig zu thun; die südliche Linie Mannheim-Karlsruhe andererseits war wiederum geeignet, der bereits bestehenden badischen Staatsbahn empfindliche Concurrenz zu bereiten, und deshalb hatte auch dieses Project der grossherzoglich badischen Regierung gegenüber einen schwierigen Stand. So wurden denn die ersten definitiven Eingaben des Comités, welches sich zur Anstrebung der gedachten Bahn im Jahre 1865 gebildet hatte, dieselbe seitens des Staats herzustellen, mit Rücksicht auf die erwähnte Concurrenz und in Anbetracht dessen, dass das Staatsbudget durch anderweitige Staatsbahnbauten bereits hoch belastet sei, abschläglich beschieden,

für den Fall der Herstellung der Bahn durch Privatunternehmer aber unbeschränkter staatsseitiger Pachtbetrieb zur Bedingung gemacht. Nachdem diese Angelegenheit durch die politischen Vorgänge des Jahres 1866 kurze Unterbrechung erlitten hatte, trat das Comité Ende 1867 mit dem definitiven Concessionsgesuch heraus, und es wurde nun mit Gesetz vom 20. Februar 1868 die gedachte Bahn zur Ausführung an Privatunternehmer überlassen. Hierbei war mit Rücksicht auf die oben erwähnten Concurrenzverhältnisse gegenüber der Staatsbahn, abweichend von den übrigen badischen Privatbahnen, der staatsseitige Betrieb gegen eine feste jährliche Pacht von 145 000 Gulden und unbeschränkte, beliebige Benutzung der Bahn seitens der Staatsverwaltung ausbedungen, so dass sie Letzterer zur Entlastung der stark frequentirten alten Staatsbahnstrecke dienen konnte, ohne die Einnahmen der Staatsbahnverwaltung zu sehr zu schmälern. Gleichzeitig behielt sich der Staat das Recht vor, vom sechsten Betriebsjahr ab das Anlagecapital mit jährlich 5 % zu seinen Gunsten zu amortisiren, wodurch die Bahn nach 25 Jahren ohne weitere Entschädigung sein Eigenthum würde. Die Jahrespacht, welche eine Verzinsung des Anlagecapitals von ungefähr $4\frac{1}{2}$ % repräsentirte, sollte hierbei im Verhältniss der amortisirten Beträge nach und nach vermindert werden. Da sich bei diesen Pachtbedingungen eine Actiengesellschaft zur Ausführung der Bahn nicht bildete, kam die Stadtgemeinde Mannheim selbst um Ertheilung der definitiven Concession ein und erhielt solche unterm 30. April 1868. Das Anlagecapital wurde hierbei auf 3 200 000 Gulden = 5 600 000 Mk. festgesetzt. Schon vor Erscheinen der definitiven Concession hatte sich die Berliner Discontogesellschaft dem Magistrat der Stadt Mannheim zur Finanzirung und Bauausführung erboten, und dieselbe war auch nach Eingang der Concession kurzer Hand, ohne irgendwie andere Concurrenten zu diesbezüglicher Bewerbung zuzulassen, mit Beidem betraut worden. Sie erhielt als Baupreis 3 200 000 Gulden $4\frac{1}{2}$ procentiger, auf die Stadt Mannheim lautender Obligationen, hatte hierfür aber die Obligationen während der Bauzeit mit zu verzinsen.

Die Ausführung des Baues übertrug die Discontogesellschaft ihrerseits wieder an die finanziell und durch persönliche Verhältnisse mit ihr eng liirte Actiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb Henrichshütte bei Hattingen an der Ruhr.

Schon bald nach der Concession wurde das in dieser vorgesehene Pachtverhältniss durch Vertrag vom 12. Mai 1868 dahin geändert, dass die Bahn sofort bei Eröffnung in das volle Eigenthum des Staates gegen den gleichen Kaufpreis von 3 200 000 Gulden

übergehen sollte, indem der Staat seinerseits die $4^1/_2$ % Verzinsung der städtischen Obligationen mit ursprünglich 144 000 Gulden pro Jahr und die Amortisation derselben in der schon vorstehend angegebenen Weise übernahm.

Die Bahn, von dem Staatsbahnhofe Mannheim ausgehend und vor Karlsruhe bei dem Mühlburger Thore in die Karlsruhe-Maxauer Eisenbahn mündend, gelangte in einer Gesammtlänge von $61,_{98}$ km am 4. August 1870 zur Eröffnung. Vorerwähntem Vertrage gemäss ging sie hierbei sofort in das Eigenthum des Staates über; die definitive Ueberschreibung auf das Staatsärar konnte jedoch erst 1876 nach Abwickelung aller Grunderwerbsverhältnisse erfolgen.

Mannheim-Karlsruher Eisenbahnpapiere hat es nach Vorstehendem nicht gegeben.

Märkisch-Posener Eisenbahn.

Behufs Anstrebung einer Bahn von Posen nach Guben bildete sich 1862 ein Comité, das später sein Project noch auf eine Abgabelung aus dieser Linie nach Frankfurt a. O. ausdehnte. Zur Ausführung desselben constituirte sich 1866 die „Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft“ mit Sitz in Guben.

Das Anlagecapital von 43 500 000 Mk. war zu gleichen Theilen in St.-Actien à 300 Mk. mit 4 % Bauzinsen und a m o r t i s i r b a r e n St.-Pr.-Actien à 600 Mk. mit 5 % Bauzinsen und demnächst 5 % event. nachzahlbarer Vorzugsdividende aufgelegt worden.

Nach Eingang der Concession vom 25. März 1867 begann der Bau noch in demselben Jahre; die Eröffnung erfolgte auf beiden Linien Posen-Bentschen-Guben und Bentschen-Frankfurt a. O. mit einer Gesammtlänge von 272 km gleichzeitig am 26. Juni 1870.

Zu erforderlichen Nachbauten und noch rückständigen Grunderwerbskosten nahm die Gesellschaft 1871 eine 5 procentige, 1878 aber auf $4^1/_2$ % convertirte Anleihe im Betrage von 3 000 000 Mk. auf.

Die Frankfurter Linie stellt eine directe Verbindung zwischen Posen und Berlin her und bringt gegen die frühere Route via Kreuz eine Abkürzung um circa 20 km. Trotzdem und obgleich die Gubener Linie schon 1872 in der Halle-Gubener Bahn Fortsetzung nach Westen fand, entwickelte sich der Verkehr dennoch schwach, so dass selbst die St.-Pr.-Actien erst von 1875 ab regelmässig Dividende erhalten konnten. Einschliesslich der statuten-

mässigen Nachzahlungen stellte sich dieselbe in den einzelnen Jahren, wie folgt:

	½ Jahr 1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882
pro	0	$2^1/_2$	$1^1/_2$	$3^1/_2$	$2^1/_2$	$3^1/_2$	$3^3/_4$	$4^1/_2$	5	5	$6^1/_4$ %	6	$5^{19}/_{20}$ %

im Durchschnitt also $3{,}98$ %; es blieben somit $12{,}72$ % rückständig.

Die St.-Actien hatten hiernach nie Dividende erhalten können.

1881 wurde der Gesellschaft die Concession zum Bau einer normalspurigen Secundärbahn von ihrer Station Opalenitza nach der industriereichen und besonders ihres Bieres wegen weit bekannten Stadt Grätz ertheilt. Die Eröffnung dieser 10 km langen Strecke erfolgte noch in demselben Jahre.

Hierzu hatte die Verwaltung das Privileg zu einer $4^1/_2$ procentigen Anleihe von 500 000 Mk. erhalten, doch ist dieselbe nicht begeben, vielmehr vom Staat der gleiche Betrag vorgeschossen worden.

Somit erreichte das Anlagecapital die Höhe von 47 000 000 Mk., mithin entfallen auf 1 km 166 666 Mk.

Noch in dem Jahre 1881 trat der preussische Staat mit der Gesellschaft behufs Erwerb der Bahn in Unterhandlung, die auch ohne Schwierigkeiten dahin zum Abschluss führte, dass Letztere laut Gesetz vom 28. März 1882 am 1. Mai desselben Jahres in Verwaltung und Betrieb des Staates à conto der Gesellschaft und am 1. Januar 1883 bei gleichzeitiger Auflösung dieser in das volle Eigenthum desselben überging, wobei sie der königlichen Direction Berlin unterstellt wurde, deren Betriebsamt Guben sie bildet. Der Staat zahlte für je 5 St.-Actien à 300 Mk. (= 1500 Mk.) 600 Mk. in 4 procentigen Consols und für je 8 St.-Pr.-Actien à 600 Mk. (= 4800 Mk.) 5700 Mk. in 4 procentigen Consols, plus einer baaren Zuzahlung von 6 Mk. für jede St.-Pr.-Actie.

Es stellte sich demnach der Erwerb für denselben, wie folgt:

für 21 750 000 Mk. St.-Actien	8 700 000 Mk.	in 4 procentigen Consols
„ 21 750 000 Mk. St.-Pr.-Actien	25 828 125 Mk.	in 4 „ „
plus	217 500 Mk.	baare Zuzahlung
in Summa	34 745 625 Mk.	

wozu noch die Anleihe von 1871 mit umlaufend 2 840 400 Mk. kam. Ausserdem hatte der Staat selbst, wie oben angegeben, eine Forderung von 500 000 Mk. an die Gesellschaft. An Fonds fielen ihm 1 272 346 Mk. zu.

Die rückständigen Dividenden für die St.-Pr.-Actien zahlte der Staat nicht; die Amortisation der Letzteren hatte bei den geringen Erträgen noch nicht beginnen können.

Bei Uebergang der Bahn in den Besitz des Staats betrug der Zinsfuss der ausgegebenen Pr.-Obligationen $4^1/_2$%. Zunächst wurde derselbe per 1. Januar 1886 auf 4% herabgesetzt, in 1887 aber bereits der Umtausch der Obligationen in $3^1/_2$ procentige Consols bewirkt, nachdem die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 2. Januar 1887 zur baaren Einlösung gekündigt worden waren.

Märkisch-Posener Eisenbahnpapiere giebt es demnach nicht mehr im Verkehr.

Mecklenburgische Eisenbahn.

Schon in dem Staatsvertrage über Erbauung der Berlin-Hamburger Eisenbahn vom 8. November 1841 war bereits die Anlage einer Zweigbahn aus dieser nach der mecklenburgischen Haupt- und Residenzstadt Schwerin vorgesehen worden. Die gedachte Eisenbahngesellschaft stiess aber sogar bei Aufbringung des Baucapitals für die Hauptlinie auf Schwierigkeiten und konnte daher das Zweigbahnproject nicht weiter verfolgen; so blieb es den interessirten Kreisen des Grossherzogthums überlassen, auf anderweitige Herstellung der gewünschten Schienenverbindung bedacht zu sein. Nachdem die Ausführung der Berlin-Hamburger Bahn gesichert war, machten sich aber innerhalb des Grossherzogthums bald die Bestrebungen nach grösseren Eisenbahnlinien rege; in erster Linie drängten die beiden Seestädte Rostock und Wismar auf Schienenverbindungen mit jener Bahn. Gegenseitige Eifersüchteleien verzögerten jedoch vorerst den Fortgang der Angelegenheit, und deshalb beschloss Se. Königliche Hoheit der Grossherzog, zunächst wenigstens die Linie Hagenow-Schwerin auf landesherrliche Kosten herzustellen, um der Landeshauptstadt bereits jetzt die Segnungen des neuen Verkehrsmittels zuzuwenden und wenigstens den Anfang zu den als erforderlich erachteten Schienenverbindungen nach den Seestädten zu gewinnen. Noch ehe aber der Bau von Hagenow-Schwerin in Angriff genommen wurde, drängten Hamburger und Altonaer Handelshäuser, behufs Erlangung von Eisenbahnverbindungen mit den mecklenburgischen Seestädten, diese zur Entscheidung, und es bildeten sich nun unter namhafter Betheiligung der gedachten Handelshäuser am Anlagecapital 1845 kurz hintereinander die Hagenow-Schwerin-Rostocker, die Schwerin-Wismarsche sowie im

Interesse des Binnenhandels, dessen Hauptplatz die Stadt Güstrow ist, als dritte die Güstrow-Bützower Eisenbahngesellschaft. In Folge dessen gab der Landesherr die Absicht, Hagenow-Schwerin auf Höchsteigene Kosten zu bauen, auf und überliess die Ausführung auch dieser Linie der erstgenannten Gesellschaft. Nachdem Letztere auf der Theilstrecke Hagenow-Schwerin am 1. Dezember 1845 bereits mit den Erdarbeiten begonnen und ebenso wie auch die beiden anderen Gesellschaften je 40 % des Anlagecapitals eingefordert hatten, beschlossen alle drei im eigenen und gegenseitigen Interesse ihre Verschmelzung zu nur einer Gesellschaft. Sie erhielten hierzu unterm 10. März 1846 die landesherrliche Genehmigung bei gleichzeitiger Uebertragung der den einzelnen Gesellschaften ertheilten Concessionen an die neue, die „Mecklenburgische Eisenbahngesellschaft", welche ihren Sitz in Schwerin nahm. Hierbei wurde die Trace der Linie nach Wismar dahin festgestellt, dass diese von der Rostocker Linie erst in Kleinen abzweigen sollte.

Das Anlagecapital war auf 13 050 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk mit 4 % Bauzinsen festgesetzt worden. In der Concession war die Bildung eines Reservefonds vorgesehen, doch sollte derselbe nur bei einem wirklichen Reinertrage dotirt und bis auf 10 % des Grundcapitals angesammelt werden. Ausserdem war in dieser festgesetzt, dass nie mehr als 10 % Dividenden zur Auszahlung gelangen dürften, der etwaige Mehrertrag sollte mit 1 % zur Amortisation des Actiencapitals durch freihändigen Ankauf der Actien, der weitere Rest aber zum Nutzen der Eisenbahnanlage selbst und zur Herabsetzung der Tarifpreise verwendet werden. Der Postverwaltung gegenüber war der Gesellschaft die Verpflichtung des unentgeltlichen Transports der Briefe, Gelder und Päckereien bis zu 4 Pfund herauf sowie des Postbegleitpersonals auferlegt, während für die Packetsendungen über 4 Pfund Zahlung nach den niedrigsten Tarifsätzen erfolgen sollte. Endlich hatte sich die Regierung das Ankaufsrecht nach Ablauf von 30 Jahren gegen den 25 fachen Betrag der durchschnittlichen Dividende aus den letzten fünf Jahren vorbehalten; im Uebrigen aber war die Concessionsdauer eine unbeschränkte.

Nachdem, wie schon gesagt, der Bau auf der Strecke Schwerin-Hagenow bereits vor Bildung der neuen Gesellschaft begonnen worden war, wurde diese Strecke am 1. Mai 1847 und Schwerin-Wismar am 12. Juli 1848 dem Verkehr übergeben. Zur Fertigstellung der übrigen Strecken erwies sich aber das ursprüngliche Anlagecapital als unzulänglich, weshalb die Gesellschaft die Aufnahme einer Anleihe beschloss. Die Realisirung derselben stiess

indess wegen der politischen Unruhen auf Schwierigkeiten, und nun übernahm Se. Königliche Hoheit der Grossherzog unterm 23. Juli 1849 unter Verhaftung der Domäneneinkünfte die Garantie auf Zinsen und Tilgung für eine Anleihe von 4 800 000 Mk. So mit neuen Mitteln ausgerüstet, konnte die Gesellschaft den Bau wieder energisch in die Hand nehmen, so dass die Reststrecken Kleinen-Rostock und der Zweig nach Güstrow am 30. Mai 1850 dem Verkehr übergeben wurden. Da sich wider Erwarten wegen der misslichen Geldverhältnisse der Bau in die Länge gezogen hatte, reichten aber die disponiblen Mittel auch zur Auszahlung der statutenmässigen Bauzinsen nicht hin, und die Gesellschaft gab nun an Zahlungsstatt für die rückständigen Zinsen 4 procentige amortisirbare Prioritätsactien im Betrage von 1 044 000 Mk. Hiernach stellte sich das verwendete Gesammtanlagecapital auf 18 894 000 Mk., mithin bei einer Gesammtlänge von 145,1 km pro 1 km auf 130 213 Mk. Der Zinsfuss der Pr.-Obligationen wurde 1856 von $4^1/_2$ % auf 4 % herabgesetzt.

Die Entwickelungsperiode des Unternehmens fiel in die für Handel und Wandel trübe Zeit der politischen Unruhen, deren Nachwehen sich noch viele Jahre fühlbar machten. Ausserdem ist das Verkehrsgebiet der Bahn dünn bevölkert, und es fehlen ihm grosse Consumtions- und Productionsplätze, damit aber auch die Massentransporte. Der Verkehr beruhte demnach hauptsächlich nur auf der allerdings in hoher Blüthe stehenden Landwirthschaft und Viehzucht. Etwas günstiger gestalteten sich die Verhältnisse nach Eröffnung der für Rechnung des Landesherrn gebauten Linie von Güstrow bis an die preussische Grenze gegen Stettin, womit der Bahn der zuerst allerdings auch nur bescheidene Durchgangsverkehr zwischen Stettin einerseits und Lübeck-Hamburg andererseits zufiel. Trotz der geringen Capitalsbelastung des Unternehmens, und obgleich auch die Betriebsausgaben durchschnittlich bloss 60 % der Bruttoeinnahme erforderten, erbrachten die einzelnen Jahre in Folge des schwachen Verkehrs doch nur geringe Dividende und zwar:

pro	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859
	$^1/_4$	$^3/_4$	$^3/_4$	$1^1/_4$	$1^1/_2$	$1^1/_2$	2	2	$1^1/_2$ %
pro	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868
	$2^1/_8$	$2^7/_8$	$2^1/_3$	$2^1/_2$	$3^1/_2$	3	3	$2^1/_2$	3 %
pro	1869								
	$3^1/_4$ %								

im Durchschnitt 2,08 %.

Im Jahre 1856 hatte die Gesellschaft den Weiterbau von Güstrow östlich über Neubrandenburg bis an die preussische Grenze gegen Stettin ihrerseits ins Auge gefasst, hierzu aber eine Landes-

beihülfe zum Baucapital resp. eine Zinsgarantie für dasselbe beansprucht. Da ihr Beides in Folge der ablehnenden Haltung der Stände verweigert werden musste, liess sie selbst dieses Project fallen, und es wurde nun, wie wir bereits oben kurz erwähnt, später mit Eröffnung in 1864/67 auf landesherrliche Kosten ausgeführt.

Nachdem aber auch im Westen des Bahngebiets die Ausführung der Linie Kleinen-Lübeck auf landesherrliche Kosten beschlossen worden war, musste es im Interesse des Landesherrn liegen, auch das Netz der „Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft“ an sich zu bringen, und es wurden dieser als Kaufpreis für die Actien eine feste Rente von $3^1/_2$ % oder aber Umtausch derselben in gleichwerthige grossherzogliche Obligationen und Uebernahme der Prioritätsactien und Prioritätsobligationen als Selbstschuldner geboten. Die Gesellschaft forderte jedoch trotz der bisherigen Durchschnittsdividende von nur $2^1/_{12}$ % in Veranschlagung der zu erhoffenden Erstarkung des Durchgangsverkehrs eine feste Rente von 4 %. Schliesslich wurde eine Einigung dahin erzielt, dass die St.-Actien ausser den bereits gebotenen $3^1/_2$ procentigen grossherzoglichen Obligationen gleichen Nennwerthes eine Convertirungsprämie von 30 Mk. pro Actie erhielten. Auf dieser Grundlage ging die Bahn laut Kaufvertrag vom 20. April 1870 mit Rechnung vom 1. Januar am 28. Mai desselben Jahres in das landesherrliche Eigenthum über, wobei diesem die Fonds im Betrage von 556 587 Mk. mit zufielen. Von den Pr.-Actien waren zu diesem Zeitpunkt noch 729 600 Mk. und von den Pr.-Obligationen noch 4 104 900 Mk. im Umlauf.

Das Bahnnetz wurde zusammen mit den bereits vorher in landesherrlichem Besitz befindlichen Linien Güstrow - preussische Grenze und Lübeck-Kleinen der neu errichteten grossherzoglichen Eisenbahndirection in Schwerin unterstellt und dem ganzen Netz der Gesammtname „Grossherzogliche Friedrich-Franz-Bahn“ beigelegt.

Bezüglich des Begriffs „landesherrliches Eigenthum“ verweisen wir auf die Erklärung Seite 72.

Nachdem der Rest der Pr.-Obligationen per 1. Januar 1887 zur baaren Einlösung gekündigt und die planmässige Tilgung der Pr.-Actien inzwischen beendet ist, **giebt es keine Papiere der ehemaligen „Mecklenburgischen Eisenbahn“ mehr im Verkehr.**

Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn.

Im Jahre 1872 constituirte sich eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Plauen i. V. behufs Erbauung einer directen Eisenbahn von Weida (Station der Thüringischen Zweigbahn Gera-Eichicht) nach Mehltheuer (Station der sächsischen Staatsbahnlinie Leipzig-Hof), welche zunächst eine Abkürzung für den Verkehr von Leipzig und Halle nach Hof und Eger erbringen und gleichzeitig einen überaus industriereichen Landstrich erschliessen sollte. Die Gesellschaft erhielt im März 1872 seitens der der geographischen Lage nach betheiligten Regierungen des Königreichs Sachsen, des Grossherzogthums Sachsen-Weimar und des Fürstenthums Reuss ä. L. die Concession zum Bau der $34{,}5$ km langen Linie und nahm den Bau noch in demselben Jahr in Angriff.

Das Anlagecapital war auf

5 250 000 Mk. in St.-Actien und
5 250 000 „ in 5 procentigen Pr.-Obligationen

Summa 10 500 000 Mk. festgesetzt worden, doch traten schon bei Begebung der Letzteren und bei den Einzahlungen auf die Ersteren Schwierigkeiten ein. Da es in Folge dessen an flüssigen Baarmitteln fehlte, musste bereits 1874 der Bau eingestellt werden, wurde aber nach augenblicklicher Klärung der Verhältnisse 1875 und zwar diesmal durch Dr. Strousberg wieder aufgenommen. Wie bekannt, verhüllte aber auch diesem genialen Eisenbahnunternehmer in jener Zeit Fortuna ihr Antlitz, und es verwickelten sich darauf auch die Verhältnisse der Gesellschaft derartig, dass für das zweite Halbjahr 1875 selbst die Zinsen der Pr.-Obligationen nicht mehr gezahlt werden konnten, während die Bauzinsen der St.-Actien schon ab 1874 rückständig waren. Auf die Klage der Gläubiger wurde 1876 der Concurs über das Unternehmen verhängt und die Gründer desselben sogar zur Untersuchung gezogen, die jedoch 1879 mit deren Freisprechung endete. Inzwischen hatte das Königreich Sachsen 1878 die unfertige Bahn für 450 000 Mk. im Concursverfahren gekauft und vollendete dieselbe schliesslich gegen Ende des Jahres 1883. Der Staat hat die Linie jedoch nur als Secundärbahn ausgebaut, da seiner leistungsfähigen Bahn Leipzig-Hof gegenüber die geringe Abkürzung der neuen Strecke zu wenig ins Gewicht fiel.

Aus der Liquidationsmasse erhielten selbst die Pr.-Obligationen nur $11\frac{1}{3}$ % ihres Nominalwerths = 34 Mk. pro Stück, so dass

die St.-Actien ganz leer ausgingen und mithin völlig werthlos sind.

Mehlthener-Weidaer Eisenbahnpapiere giebt es hiernach nicht mehr im Verkehr.

Muldenthalbahn

siehe unter Wurzen-Glauchau.

München-Augsburger Eisenbahn.

Im Jahre 1835 noch vor Eröffnung der Nürnberg-Fürther Eisenbahn bildeten sich innerhalb Bayerns auch zu München und Augsburg Vereine, welche sich die Anlage von Eisenbahnen im Königreiche überhaupt zum Zweck stellten und naturgemäss zunächst auf eine solche zwischen den beiden genannten Städten bedacht waren. Die königliche Regierung stand diesem Project von Anfang an wohlwollend zur Seite, liess ihrerseits auch die allgemeinen Vorarbeiten ausführen, und hierauf erfolgte unterm 18. Juni 1836 die königliche Genehmigung zur Anlage einer Eisenbahn von München über Lochhausen nach Augsburg durch eine Actiengesellschaft.

Während die Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth auf Grund eigens für sie erlassener Verordnungen und Bestimmungen gegründet und gebaut worden war und des den Grunderwerb so sehr erleichternden Expropriationsgesetzes noch entbehrt hatte, gab das München-Augsburger Project Veranlassung zum Erlass allgemein gültiger Verordnungen für die im Königreich zu erbauenden Eisenbahnen; es waren dies die Fundamentalbestimmungen für die Eisenbahnstatuten vom 28. September 1836 und das Gesetz, die Zwangsabtretung von Grundeigenthum für öffentliche Zwecke betreffend, vom 17. November 1837.

Inzwischen hatte sich die München-Augsburger Eisenbahngesellschaft mit Sitz in München und einem Grundcapital von 3 000 000 Gulden in St.-Actien à 500 Gulden gebildet und unterm 3. Juli 1837 die Bestätigung ihrer Specialstatuten erhalten. Am 9. Februar 1838 wurde mit dem Bau begonnen und die erste Theilstrecke vom Bahnhof Augsburg bis zur Lechbrücke in einer Länge von 2,5 km am 3. September desselben Jahres eröffnet, zunächst aber nur mit Pferden betrieben; sie diente hierbei speciell den Interessen des stehenden Militärlagers auf dem Lechfelde und wurde im Uebrigen gewissermassen nur als Vergnügungsbahn benutzt.

Die während des Baues herrschende nasse Witterung liess noch rechtzeitig erkennen, dass die Brücken und Durchlässe sämmtlich in zu kleinen Dimensionen entworfen waren. Durch die hierdurch erforderliche Abänderung der Pläne und der bereits ausgeführten Bauten verzögerte sich die Fertigstellung der Bahn derartig, dass die Theilstrecke von München bis Lochhausen am 1. September 1839 und die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung von 61,85 km erst am 4. Oktober 1840 dem Verkehr übergeben werden konnte. Die gegen den Voranschlag unvergleichlich höheren Grunderwerbskosten und die mit Rücksicht auf die Bewässerungsverhältnisse erforderlich gewordenen umfangreicheren Bauten sowie der Umstand, dass bei der ersten Veranschlagung des Anlagecapitals die Bauzinsen nicht mit in Ansatz gekommen waren, bedingten einen Mehrbedarf von 1 100 000 Gulden. Die Gesellschaft wandte sich deshalb wegen eines Zuschusses oder Vorschusses aus Staatsmitteln an die Regierung, wurde aber abschlägig beschieden, erhielt jedoch die Genehmigung zur Aufnahme einer Anleihe, welche dann auch in der genannten Höhe mit einem Zinsfuss von 4 % zu Stande kam. Ausser dieser wurden Ende 1841 noch 4½ procentige Pr.-Actien im Betrage von 100 000 Gulden ausgegeben, und somit stellte sich das Anlagecapital auf 4 200 000 Gulden = 7 194 600 Mk., mithin für 1 km auf 116 323 Mk.

Die Gesellschaft hatte als Geschäftsjahr die Zeit vom 1. Oktober des laufenden bis zum letzten September des folgenden Jahres angenommen. Betreffs der Betriebseinrichtung ist besonders hervorzuheben, dass in der ersten Zeit Nachtfahrten mit Pferdebetrieb eingerichtet waren, aber bald wieder aufgehoben wurden, sowie dass von Anfang an vier Wagenklassen eingeführt waren, die unterste gleichfalls bald wieder einging und endlich, dass die Reisenden ihre eigenen Kutschwagen benutzen konnten gegen Zahlung des Personengeldes zweiter Klasse und des tarifmässigen Frachtsatzes für die Wagen.

Hielt auch der Verkehr der München-Augsburger Bahn keinen Vergleich mit dem der Nürnberg-Fürther aus, da die beiden Endpunkte bei der bedeutend grösseren Entfernung voneinander bei Weitem nicht den innigen wechselseitigen Verkehr hatten wie Nürnberg und Fürth und die Zwischenstationen nicht besonders in die Wagschale fielen, so gestaltete er sich doch wenigstens derartig, dass von Anfang an alljährlich ein nennenswerther Ueberschuss verblieb, zumal die Betriebsausgaben, welche im ersten Jahre 1840/41 mit 59 % der Bruttoeinnahme eingesetzt hatten, sich nach und nach auf 48 % ermässigten; dementsprechend konnten, ob-

gleich die Gesellschaft schon vom ersten Betriebsjahre an mit Bedienung der 4 procentigen Anleihe belastet war, folgende Dividenden an die St.-Actien vertheilt werden:

pro 1840/41	1841/42	1842/43	1843/44	im Durchschnitt
$2^1/_2$	3	$3^1/_2$	$2^1/_2$ %	2,87 %.

Die Haupteinnahmequelle hatte wie bei fast allen deutschen Bahnen jener Zeit der Personenverkehr erbracht; derselbe war jedoch in sich zunächst von Jahr zu Jahr zurück gegangen, während der Güterverkehr stieg. Im Betriebsjahr 1843/44 trat aber auch bei diesem und zwar ein derartiger Rückgang ein, dass sich die Dividende um ein volles Procent verringerte. Hierdurch wurden die Gesellschaftsvorstände vorzeitig entmuthigt; ausserdem aber schwebte ihnen plötzlich die Möglichkeit eines Krieges oder anderer Verkehrshemmnisse vor, und andererseits glaubten sie wieder auf Legung des zweiten Gleises Bedacht nehmen zu müssen, wodurch sich die Erhöhung des Anlagecapitals erforderlich machen würde. Als sich nun die königl. bayerische Regierung für den Bau der Linie Hof-Bamberg-Augsburg-Lindau auf Staatskosten entschlossen hatte und auch den Schienenweg nach der Hauptstadt des Landes in eigener Hand haben, hierzu aber die München-Augsburger Privatbahn ankaufen wollte, wurden die Gesellschaftsvorstände der Letzteren durch die vorstehend entwickelten Gesichtspunkte bestimmt, sich ihrerseits sofort zu Gunsten des seitens der Regierung gewünschten Verkaufs der Bahn an den Staat zu entscheiden, und so gelang es auch ihren Vorstellungen, die Gesellschaft in der Generalversammlung vom 12. August 1844 zur Annahme der staatsseitigen Offerte zu bestimmen, so dass die Bahn am 1. Oktober desselben Jahres in Besitz und Verwaltung des Staats überging. Derselbe zahlte je nach Wahl der Actionäre die St.-Actien zum Nennwerthe baar aus oder tauschte sie in $3^1/_2$ procentige Staatsobligationen gleichen Nennwerths um, gewährte aber ausserdem als Entschädigung für den in Zukunft in Aussicht gewesenen höheren Gewinn eine baare Zuzahlung von insgesammt 200 000 Gulden, so dass auf die Actie à 500 Gulden noch extra $33^1/_3$ Gulden = $6^2/_3$ % des Nominalwerths entfielen. Gleichfalls übernahm der Staat die Anleihen der Gesellschaft als Selbstschuldner und demnach stellte sich der Kaufpreis im Ganzen auf 4 400 000 Gulden.

Da inzwischen auch diese Pr.-Obligationen seitens des bayerischen Staats eingelöst worden sind, giebt es München-Augsburger Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

München-Salzburger Eisenbahn.

In derselben Zeit, in welcher die bereits auf Seite 220/21 behandelten Projecte Augsburg-Lindau und Augsburg-Nürnberg sowie die München-Augsburger Eisenbahn geplant worden, stellte man auch das Project einer Eisenbahn von München nach Salzburg auf behufs Verbindung Bayerns mit Oesterreich. Zur Ausführung derselben bildete sich auch 1836 bereits eine Actiengesellschaft, indess wandte sich das Privatcapital diesem Project nicht in der erforderlichen Weise zu, so dass sich die Gesellschaft, noch im Stadium der Vorarbeiten begriffen, wieder auflösen musste. Der zweite Anlauf zur Verwirklichung dieses Projectes wurde 1850 genommen. Es bildete sich unter Führung des Fabrikbesitzers von Maffei in München der auf Seite 33 näher besprochene Verein, doch auch dieser kam nicht über die allerersten Bauarbeiten hinaus. Er musste sich wieder auflösen, da bei seiner inneren Einrichtung die durch Staatsverträge mit Oesterreich vereinbarte Zeit der Eröffnung unmöglich inne gehalten werden konnte. Deshalb übernahm 1852 die bayerische Staatsverwaltung die Ausführung dieser Linie selbst, welche dann 1860/61 eröffnet wurde.

Bis zur Ausgabe von München-Salzburger Eisenbahnpapieren war weder die erste Actiengesellschaft noch der spätere Verein gekommen.

Münster-Enscheder Eisenbahn.

Nachdem sich bereits 1861 ein Comité zur Betreibung eines derartigen Projectes und dann 1863 eine Gesellschaft holländischer Capitalisten unter dem Namen der „Westfälisch-Holländischen Eisenbahngesellschaft“ zum Bau einer Bahn von Enschede in Holland über Gronau-Münster-Bielefeld-Detmold nach Carlshafen mit Zweigen nach Rheine und nach Rheme zur Vermittelung des Verkehrs zwischen Holland und Mittel- und Süddeutschland, sowie speciell auch mit dem Ruhrkohlenrevier gebildet, sich vor Verwirklichung des Projectes aber wieder aufgelöst hatte, constituirte sich 1870 eine neue Gesellschaft zum Bau einer Bahn von Münster über Gronau bis an die Grenze gegen Enschede, bei gleichzeitigem Weiterbau seitens der niederländischen Staatsbahn bis Enschede. Die preussische Gesellschaft nahm ihren Sitz in Burgsteinfurt und erhielt unterm 23. Dezember 1871 die Allerhöchste Concession. Das Anlagecapital war auf 3 000 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk.

und 4 050 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk. festgesetzt worden bei zunächst 5 % Bauzinsen für beide Actiensorten und einer 5procentigen Vorzugsdividende für die St.-Pr.-Actien mit Recht auf Nachzahlung, sowie unter Bewilligung einer bedingungsweise zurückzuzahlenden Bausubvention seitens des preussischen Staates im Betrage von 462 000 Mk. Die Ausführung des Baues wurde der Baugesellschaft Plessner in Generalentreprise übertragen und von dieser 1872 begonnen. Nachdem die finanziellen Verwickelungen derselben die Lösung dieses Vertrages erforderlich gemacht hatten, beschloss die Eisenbahngesellschaft, den Bau in eigener Regie weiterzuführen und zur Vollendung desselben eine Anleihe von 960 000 Mk. aufzunehmen. Da es ihr aber nicht gelang, dieselbe unterzubringen, bewarb sie sich beim Staat um Uebernahme einer Zinsgarantie. Die Unterhandlungen hierüber führten schliesslich dahin, dass der Staat die Fertigstellung der Bahn und hierauf auch Verwaltung und Betrieb derselben à conto der Gesellschaft sowie die volle Zinsgarantie der auf 2 100 000 Mk. normirten und 1875 emittirten 4½ procentigen Anleihe übernahm unter Beding der Rückzahlung der etwa erforderlichen Zuschüsse plus 5 % Zinsen aus den Reinerträgen späterer Jahre, sowie einer Superdividende an den Staat im Betrage des dritten Theils der etwaigen Ueberschüsse über 4 % Dividende. Weiterhin wurde hierbei bestimmt, dass der Staat die Bahn bereits nach zehn Jahren ab Eröffnung gegen Uebernahme sämmtlicher Schulden und Zahlung des fünffachen Betrages des Reinüberschusses der letzten fünf Jahre abzüglich der etwaigen Schulden an den Staat einerseits resp. der an diesen etwa gezahlten Superdividende andererseits zu Eigenthum erwerben konnte. Hierbei sei bemerkt, dass die Gesellschaft die im Juli 1874 fälligen Bauzinsen nicht mehr hatte zahlen können und ausserdem eine Schuldenlast von 1 840 500 Mk. hatte. Der Bau sowie später auch Verwaltung und Betrieb wurden der damaligen königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn in Münster übertragen, und von dieser die 58,7 km lange Strecke am 30. September 1875 eröffnet.

Obgleich die Bahn einen sehr industriereichen Landstrich beherrscht und eine directe Verbindung nach Holland und, unter Benutzung des eisfreien Hafens Harlingen, weiterhin nach England bildet, entwickelte sich der Verkehr doch nur äusserst schwach, so dass der Staat auf Grund der übernommenen Zinsgarantie alljährlich Zuschüsse leisten musste, die bis zur Verstaatlichung der Bahn incl. der vertragsmässigen Zinsen die Höhe von 1 466 731 Mk. erreichten. Demnach hatten Stamm- und St.-Pr.-Actien nie Dividende

erhalten können, vielmehr waren sogar noch die einmaligen Bauzinsen von 5 % an beide Actiensorten rückständig geblieben, was zusammen mit den für $8^1/_4$ Jahre rückständigen $41^1/_4$ % Dividende der St.-Pr.-Actien bei Ankauf der Bahn durch den Staat 1 985 625 Mk. ausmachte. Das Anlagecapital stellte sich, da in Folge der Plessnerschen Insolvenz St.-Actien im Betrage von 750 000 Mk. caduzirt werden mussten, auf 7 400 000 Mk., mithin für 1 km auf 126 064 Mk. Nachdem die Gesellschaft bereits 1879 die Bahn dem Staat gegen eine feste Rente von $^1/_2$ % für die St.-Actien und 1 % für die St.-Pr.-Actien zum Kauf angeboten, dieser aber die Offerte als zu hoch abgelehnt hatte, erwarb derselbe die Bahn laut Gesetz vom 23. Februar 1885 mit Rechnung vom 1. April 1884 am 1. April 1885 bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft zu vollem Eigenthum gegen Zahlung von 150 Mk. in 4 procentigen Consols für je 8 St.-Actien à 300 Mk. = 2400 Mk. und ebenfalls 150 Mk. in 4 procentigen Consols für je 2 St.-Pr.-Actien à 600 Mk. = 1200 Mk., was einer Rente von $^1/_4$ resp. $^1/_2$ % entspricht.

Obgleich dieser Preis ja äusserst niedrig erscheint, bleibt zu berücksichtigen, dass der Staat nach dem Betriebsüberlassungsvertrage von 1875 berechtigt gewesen wäre, die Bahn schon am 1. Oktober 1885 gegen einfache Uebernahme der Schulden zu erwerben, so dass hiernach die Actien gar nichts erhalten hätten. Der Kaufpreis stellt sich nach Obigem, wie folgt:

für 2 250 000 Mk. St.-Actien 140 625 Mk. in 4 procentigen Consols
für 4 050 000 Mk. St.-Pr.-Actien 506 250 Mk. in 4 „ „

Summa 646 875 Mk.

Hierzu kam noch die $4^1/_2$ procentige Anleihe im Betrage von 2 100 000 Mk., welche noch voll im Umlauf war.

Die Forderung des Staats an die Bahn aus der Zinsgarantie wurde selbstredend hinfällig, andererseits aber auch die Nachzahlung der rückständigen Bauzinsen und statutenmässigen Dividenden an die St.-Pr.-Actien.

An Fonds fielen dem Staat 337 787 Mk. zu.

Nach Auflösung der königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn war die Strecke zunächst der königl. Eisenbahndirection Hannover, später aber der zu Köln (rechtsrheinisch) unterstellt worden, zu deren Betriebsamt Münster (Münster-Emden) sie gehört.

Nach Verstaatlichung der Bahn setzte die Regierung zunächst per 1. Januar 1886 den Zinsfuss der Anleihe von $4^1/_2$ auf 4 % herab, tauschte in 1887 aber die Pr.-Obligationen derselben in

$3^1/_2$ procentige Consols um und kündigte die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 2. Januar 1887 zur baaren Einlösung.

Münster-Enscheder Eisenbahnpapiere giebt es hiernach nicht mehr im Verkehr.

Münster-Hammer Eisenbahn.

Im Interesse der als Hauptstadt der preussischen Provinz Westfalen wichtigen Stadt Münster bildete sich, nachdem der Bau der Köln-Mindener Eisenbahn gesichert, eine besondere Gesellschaft mit Sitz in Münster behufs Herstellung einer Eisenbahn von dieser Stadt nach Station Hamm der Köln-Mindener Eisenbahn und erhielt unterm 19. Januar 1846 die Allerhöchste Concession.

Das Anlagecapital war auf 3 900 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit zunächst 4 % Bauzinsen festgesetzt worden, der Bau noch in demselben Jahre begonnen und die 35 km lange Bahn am 26. Mai 1848 dem Verkehr übergeben, doch blieb dieser in Folge der unruhigen Zeiten weit hinter den gehegten Erwartungen zurück.

Zur Rückzahlung eines aus der Staatskasse erhaltenen Darlehens nahm die Gesellschaft mit Privileg von 1851 ein $4^1/_2$ procentige Anleihe im Betrage von 600 000 Mk. auf, so dass das Gesammtanlagecapital sich auf 4 500 000 Mk. oder für 1 km auf 128 543 Mk. stellte.

Bei dem rein lokalen Charakter der Bahn, der bezüglich des Handels und der Industrie nur geringen Bedeutung von Münster sowie den bereits erwähnten Zeitverhältnissen, die noch lange fühlbar waren, blieben die Erträge trotz der billigen Herstellung der Bahn nur gering, und es erhielten die St.-Actien

pro 1849	1850	1851	1852	1853	1854	im Durchschnitt 2,96 %.
$2^2/_3$	$3^1/_4$	2	$2^7/_8$	$3^1/_4$	$3^3/_4$ %	

1852 beschloss die Gesellschaft die Abtretung ihres Unternehmens an den Staat, doch versagte dieser zu dem hierüber mit der Direction der Westfälischen Staatseisenbahn vereinbarten Vertrag vom 18. Dezember 1851 die Genehmigung, und erst 1853 kam eine neue Vereinbarung mit demselben zu Stande, inhaltlich welcher die Bahn laut Gesetz vom 30. April 1855 mit Rechnung ab 1. Januar desselben Jahres gegen Zahlung einer 4 procentigen festen Rente an die St.-Actien und Uebernahme der Anleihe von 600 000 Mk. in das Eigenthum des Staates überging, worauf sich die Gesellschaft auflöste.

Zu diesem der Durchschnittsdividende gegenüber hohen Kaufpreis entschloss sich der Staat, weil ihm an Erwerbung der Linie als Mittelglied der von ihm projectirten, ganz Westfalen durchziehenden Bahn von der hessischen Grenze bei Warburg bis Rheine gelegen sein musste, und es wurde auch bei Uebernahme die Bahn mit der vorgenannten Strecke zur königl. Westfälischen Eisenbahn mit Direction in Münster vereinigt.

Die St.-Actien unterlagen von Verstaatlichung ab der Amortisation, der noch vorhandene Rest wurde aber per 1. Januar 1885 zum Nennwerth eingelöst und dann per 2. Januar 1887 auch die noch in Umlauf befindlichen Pr.-Obligationen zur baaren Rückzahlung gekündigt, **so dass es keine Münster-Hammer Eisenbahnpapiere mehr im Verkehr giebt.** •

Nassauische Rhein-Eisenbahn.

Bei dem gebirgigen Charakter des Landes hatte sich der Bahnbau in dem damals selbstständigen Herzogthum Nassau zunächst nur auf die beiden kurzen Linien Frankfurt a. M.-Wiesbaden (Taunusbahn) und die aus dieser abzweigende Bahn Höchst-Soden beschränkt. Zum Bau grösserer Linien bildete sich erst 1852 die „Wiesbadener Eisenbahngesellschaft“. Dieselbe erhielt unter dem 23. Juni 1853 die Concession zum Bau einer Eisenbahn von Wiesbaden und im Anschluss an die Taunusbahn auf dem rechten Rheinufer dem Lauf des Stromes folgend über Rüdesheim nach Lahnstein.

Das Anlagecapital war auf 6 200 000 Gulden veranschlagt und der Bau am 26. September 1853 in Angriff genommen worden. 1855 erhielt die Gesellschaft auch die Concession zum Bau der Lahnthalbahn von Lahnstein, dem Lauf der Lahn folgend, bis nach Wetzlar in Preussen. Das Anlagecapital für beide Bahnen wurde nun auf 8 000 000 Gulden in Actien und 12 000 000 Gulden in 4procentigen Pr.-Obligationen, Beide in Stücken zu je 240 Gulden, festgesetzt. Die herzogliche Regierung übernahm für das gesammte Anlagecapital auf 50 Jahre eine Zinsgarantie von $2^2/_5$ %, doch wurde hierbei der Gesellschaft freigestellt, dieselbe ganz für die Pr.-Obligationen zu verwenden, so dass deren statutenmässige 4% Zinsen hierdurch garantirt waren.

Die erste Theilstrecke der Rheinbahn vom Anschluss an die Taunusbahn (in der Nähe bei Biberich) bis Rüdesheim wurde am 24. Juli 1856, die selbstständige Einführung der Bahn in Wies-

baden von Mosbach aus Anfang 1857 vollendet, und die erste Theilstrecke der Lahnbahn Lahnstein-Ems am 31. Mai 1858 dem Betriebe übergeben. Diese Letztere wurde jedoch bald nach Eröffnung durch Erdsturze unfahrbar und erst später unter Staatsverwaltung der Verkehr wieder aufgenommen. Da die Gesellschaft selbst die Hoffnung aufgeben musste, die Bahnen innerhalb der ihr gestellten Baufrist bis zum 1. Dezember 1860 zu vollenden, wollte sie den Weiterbau auf ihre Rechnung dem Staat überlassen, auf Drängen der Kammern aber entzog dieser ohne weitere Entschädigung der Gesellschaft die Concession zum Weiterbau überhaupt und übernahm diesen laut Gesetz vom 3. November 1858 auf eigene Rechnung.

Der Besitzstand der Gesellschaft beschränkte sich nunmehr auf die bereits in Betrieb stehende Theilstrecke von Wiesbaden und dem Anschlusspunkt an die Taunusbahn westlich bis Rüdesheim, doch sie überliess auch diese per 12. Juni 1862 für 2 620 000 Gulden käuflich an den Staat und löste sich hiernach auf.

Als historische Notiz sei noch erwähnt, dass die Pr.-Obligationen innerhalb 50 Jahren vom Tage der Concession an eingelöst und hierauf innerhalb 37 Jahren auch die St.-Actien amortisirt werden sollten, worauf die Bahnen selbst ohne weitere Entschädigung, die Betriebsmittel und Materialvorräthe aber gegen Zahlung nach dem Taxwerth an den Staat überzugehen hätten.

Bei dem geringen Erlös konnten die Inhaber der Pr.-Obligationen bei Weitem noch nicht befriedigt werden, während die St.-Actien gänzlich leer ausgingen und dadurch werthlos wurden.

Nassauische Rheineisenbahnpapiere giebt es hiernach nicht mehr im Verkehr.

Nassauische Staatsbahn.

Im Jahre 1853 war seitens des Herzogthums Nassau einer Actiengesellschaft die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Wiesbaden über Mosbach und Rüdesheim nach Lahnstein mit Anschluss von Mosbach an die Taunusbahn (Wiesbaden-Frankfurt a. M.) in der Nähe von Biberich und 1855 auch die für eine Bahn von Lahnstein, dem Lauf der Lahn folgend, bis Wetzlar in Preussen ertheilt worden. Von der erstgenannten Linie, der Rheinbahn, war 1856/57 nur erst die Theilstrecke Wiesbaden-Rüdesheim nebst der Anschlusscurve an die Taunusbahn und von der Lahn-

bahn 1858 die Theilstrecke Lahnstein-Ems eröffnet worden, diese aber überdies noch durch Erdsturze unfahrbar gemacht. Da nach dem Stand der Bauarbeiten die Möglichkeit zur Einhaltung der concessionsmässigen Baufrist ausgeschlossen war, so entzog die Regierung auf Veranlassung der Kammern unterm 13. Oktober 1858 der Gesellschaft die Concession zum Weiterbau und beschloss laut Gesetz vom 3. November desselben Jahres den Ausbau der concessionirten Linien auf Staatskosten. Zunächst stellte sie die verschüttete Anfangsstrecke der Lahnbahn wieder her und es begann mit dieser am 1. Mai 1859 der Staatsbahnbetrieb. Bei allmählicher Eröffnung der übrigen Strecken wurde die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung von Wiesbaden nach Wetzlar 188,88 km lang am 10. Januar 1863 dem Verkehr übergeben. Inzwischen hatte die Regierung per 12. Juni 1862 auch die Anfangsstrecke der Rheinbahn westlich bis Rüdesheim für 2 620 000 Gulden, welche zunächst noch im Besitz der Gesellschaft geblieben war, käuflich erworben. Bei der Form eines auf der östlichen Seite offenen Kreises diente die Bahn zuerst hauptsächlich nur den lokalen Interessen des südlichen Theils vom Herzogthum Nassau. Nur die Theilstrecke von Rüdesheim bis zum Anschluss an die Taunusbahn bildete durch die 1861 eingerichtete Trajectanstalt über den Rhein von Rüdesheim nach Bingerbrück zum Anschluss an die Rhein-Nahebahn (Bingerbrück-Neunkirchen) ein Mittelglied für den Durchgangsverkehr aus dem Saargebiet nach Frankfurt a. M. 1864 aber wurde durch Eröffnung der Linie Oberlahnstein-Coblenz mit fester Brücke über den Rhein seitens der Rheinischen Eisenbahn die nördliche Linie Oberlahnstein-Wetzlar ein Mittelglied des Verkehrs von Coblenz nach dem östlichen Deutschland, und die südliche Linie von Oberlahnstein bis zum Anschluss an die Taunusbahn ein solches für den Verkehr Frankfurt a. M.-Coblenz und weiter Rhein abwärts. Letztere hatte selbstredend in der Rheinschifffahrt und der linksrheinischen Linie Frankfurt a. M.-Mainz-Coblenz starke Concurrenz. Obgleich sich der Verkehr bei dem Reichthum des Landes, bei dem starken Personenverkehr wegen der zahlreichen Badeorte und sonstigen Anziehungspunkte für den Touristen durchaus günstig gestaltete, und obgleich die Betriebsausgaben, trotzdem die Bahn durchaus Gebirgsbahn ist, sich stets unter 50 % der Bruttoeinnahme hielten, war die Rentabilität der Bahn gegenüber den hohen Anlagekosten in Folge des schwierigen Baues doch nur eine geringe.

Das Anlagecapital stellte sich auf 54 524 757 Mk., mithin für 1 km auf 288 675 Mk. und verzinste sich in den drei vollen Be-

triebsjahren bis zum Uebergang der Bahn in den Besitz Preussens, wie folgt:

pro 1863	1864	1865	im Durchschnitt $2,_{39}$ %.
$1,_{72}$	$2,_{49}$	$2,_{97}$ %	

Die Haupteinnahmequelle bildete der Güterverkehr, dessen vornehmlichste Transportmittel Erze, Kohlen, Phosphorit, Marmor, Dachschiefer, Eisen und Getreide bildeten. In Folge der veränderten politischen Verhältnisse ging die Bahn 1866 in das Eigenthum des preussischen Staates über. Zunächst bildete sie auch hier einen eigenen Verwaltungsbezirk unter einer besonderen Direction in Wiesbaden, doch ging Letztere bei anderweitiger Organisation 1880 ein, und nun wurde die Bahn der königl. Eisenbahndirection in Frankfurt a. M. zugetheilt, deren Betriebsamt Wiesbaden sie gegenwärtig bildet.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Nachdem die Strecke Breslau-Brieg-Oppeln der Oberschlesischen Bahn 1843 eröffnet worden war, bildete sich in demselben Jahre eine Actiengesellschaft mit Sitz in Breslau behufs Erbauung einer Bahn von Brieg nach Neisse, einer der wichtigsten Städte Schlesiens und bedeutender Festung mit starker Garnison. Nach langen Verhandlungen mit der Regierung wegen Wahl der Trace und Einführung der Bahn in die Festung Neisse erhielt die Gesellschaft unterm 4. April 1845 die vorläufige Genehmigung zum Beginn des Baues auf den bereits festgestellten Theilstrecken, die definitive Concession aber erst unterm 13. März 1846. Dementsprechend lagen zwischen der Eröffnung der ersten Theilstrecke Brieg-Bösdorf und derjenigen der ganzen Bahn ein Zeitraum von fast $1^1/_2$ Jahren. Jene wurde am 25. Juli 1847, die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung von $43,_{91}$ km aber erst am 26. November 1848 dem Verkehr übergeben.

Das Anlagecapital war ursprünglich auf 3 600 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit zunächst 4 % Bauzinsen festgesetzt gewesen, reduzirte sich aber durch Ausfall von Einzahlungen seitens einzelner Actienzeichner auf 3 262 500 Mk. Zur besseren Ausrüstung der Bahn und Vermehrung der Betriebsmittel wurde 1858 eine $4^1/_2$ procentige Anleihe von 300 000 Mk. und zu gleichem Zweck 1867 eine eben solche im Betrage von 750 000 Mk. aufgenommen. Das Anlagecapital stellte sich somit auf 4 312 500 Mk., mithin pro 1 km auf circa 98 210 Mk. Der Verkehr entwickelte

sich nur langsam und blieb auch nur gering, da die Bahn rein lokalen Charakter hatte. Die Dividenden stellten sich, wie folgt:

pro	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858
	0	$2^1/_{10}$	$2^2/_3$	$3^1/_5$	$2^{29}/_{30}$	2	$1^5/_{12}$	$3^1/_2$	$3^1/_2$	2 %

pro	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869
	2	$2^1/_6$	$3^1/_2$	$4^2/_3$	$4^1/_3$	$4^1/_3$	$5^5/_{12}$	$5^1/_2$	$5^1/_{12}$	$5^1/_4$	5 %

im Durchschnitt $3{,}50$ %.

Durch die seitens der Oberschlesischen Bahn 1869 projectirten Neubauten mit den Linien Breslau-Camenz-Neisse und Neisse-Cosel in ihrem Verkehr bedroht, überliess die Neisse-Brieger Gesellschaft ihr Unternehmen an jene.

Die Oberschlesische Eisenbahn übernahm zunächst ab 1. Januar 1870 auf ihre Rechnung Verwaltung und Betrieb und gewährte den St.-Actien eine feste Rente von $4^1/_2$ %; später tauschte sie dieselben gegen $4^1/_2$ procentige Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn gleichen Nennwerths um unter Zuzahlung einer Convertirungsprämie von 15 Mk. pro Actie. Für die Anleihen trat sie zunächst nicht als Selbstschuldnerin ein, kündigte aber zufolge vorbehaltenem Rechte diese und die nicht freiwillig eingetauschten St.-Actien per 1. Juli 1873 und erwarb durch Einlösung derselben Neisse-Brieg zu vollem Eigenthum.

Da die Oberschlesische Bahn bereits seit 1857 in Verwaltung und Betrieb des preussischen Staats stand, so kam auch die Neisse-Brieger Bahn in Staatsverwaltung, bis sie als nunmehriger Bestandtheil des Oberschlesischen Eisenbahn-Gesammtunternehmens 1886 in das volle Eigenthum des preussischen Staats überging. Gegenwärtig gehört sie zum Betriebsamt Neisse des Eisenbahndirectionsbezirks Breslau.

Nach Obigem giebt es seit 1874 Neisse-Brieger Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn.

Interessenten aus den Städten Deidesheim und Dürkheim der Bayerischen Rheinpfalz bewarben sich schon vor 1860 um die Concession für eine Eisenbahn von Neustadt a. H. über ihre beiden Städte nach Frankenthal. Auf Grund der Concession der Pfälzischen Ludwigsbahn musste dies Ansuchen aber abgewiesen werden, da Neustadt und Frankenthal bereits Stationen der genannten Bahn waren. Indess wurde dem Comité die Ermächtigung zur Bildung einer Actiengesellschaft für eine Zweigbahn von Neustadt über

Deidesheim nach Dürkheim ertheilt und für das auf 2 485 713 Mk. festgesetzte Anlagecapital eine 4 procentige Staatszinsgarantie zugebilligt. Hierauf hin constituirte sich unter Vermittelung der Pfälzischen Ludwigsbahn am 22. Oktober 1862 eine besondere Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Ludwigshafen und dem bereits angegebenen Anlagecapital in St.-Actien. Verwaltung und Direction der neuen Gesellschaft wurde mit der der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt, so dass Letztere auch Bau und Betrieb auf der neuen Strecke, jedoch mit getrennter Rechnung à conto der neuen Gesellschaft übernahm. Der Bau konnte wegen schwieriger Expropriationsverhältnisse erst im Herbst 1863 in Angriff genommen werden; die Eröffnung der 13,5 km langen Strecke erfolgte am 6. Mai 1865. Da die Bahn nur von lokaler Bedeutung ist, blieben die Erträgnisse derselben alljährlich unter dem garantirten Zinsfuss von 4 % zurück, so dass der bayerische Staat in den Jahren 1865 bis incl. 1869 im Ganzen 362 295 Mk. zuschiessen musste. Bei der Fusion der Pfälzischen Bahnen per 1. Januar 1870 wurde die Neustadt-Dürkheimer Bahn von der Gesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen zu Eigenthum erworben und hierbei deren Actien in solche der Nordbahnen umgetauscht sowie die Schuldverbindlichkeiten der Dürkheimer Gesellschaft übernommen. Diese bestanden in einem Passivrest aus dem Bauconto und in den seitens des Staats auf Grund der Zinsgarantie geleisteten Zuschüssen. Die Neustadt-Dürkheimer Eisenbahngesellschaft löste sich gleichzeitig auf.

Neustadt-Dürkheimer Eisenbahnpapiere sind hiernach nicht mehr im Verkehr.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Wie wir bereits bei der Eisenbahn Berlin - Frankfurt a. O. gesehen haben, hatte sich schon 1837 eine Privatgesellschaft zur Erbauung einer Bahn von Berlin nach Breslau gebildet, wegen Mangels genügender Betheiligung am Anlagecapital das Project aber nicht verwirklichen können. Inzwischen war ein Theil dieses Projectes, die Linie Berlin - Frankfurt a. O., durch eine besondere Gesellschaft zur Ausführung gekommen. Da nun durch die günstigen Resultate der bereits eröffneten Bahnen das Privatcapital auch zur Ausführung grösserer Linien genügend Vertrauen gefasst hatte, wurde das Project der Eisenbahnverbindung Berlin - Breslau von Neuem angeregt, und es bildete sich 1842 zum Bau der Linie

Breslau-Frankfurt a. O. eine besondere neue, die „Niederschlesisch-Märkische Eisenbahngesellschaft“. Dieselbe erhielt unter dem 27. November 1843 die Allerhöchste Concession zur Ausführung der genannten Linie und zum Bau einer Zweigbahn aus dieser von Kohlfurt nach Görlitz.

Die 277 km lange Hauptbahn wurde, unter Eröffnung der ersten Theilstrecke Breslau-Liegnitz am 19. Oktober 1844, in ihrer ganzen Ausdehnung bis 1. September 1846, und die 28,6 km lange Zweigbahn ebenfalls 1846 dem Verkehr übergeben.

Von dem auf 30 000 000 Mk. concessionirten Anlagecapital in St.-Actien à 300 Mk. übernahm der preussische Staat 4 311 000 Mk., zugleich aber auch eine Zinsgarantie von $3\frac{1}{2}$% für die übrigen St.-Actien und die Amortisation dieser unter Verwendung der auf seine Staatsactien entfallenden, plus der auf die bereits amortisirten Actien zu verrechnenden Dividende.

Schon während des Baues hatte die Gesellschaft, um die ganze Linie Breslau-Berlin in ihre Hand zu bekommen, die bis dahin als selbstständige Bahn betriebene, 81 km lange Linie Berlin-Frankfurt a. O. mit Uebernahme am 1. August 1845 käuflich erworben und hierbei die St.-Actien derselben mit $162\frac{1}{2}$%, die Prioritätsactien (Obligationen) aber zum Nennwerth in 4 procentige Prioritätsactien ihrer Bahn umgetauscht. Die hierzu erforderliche Anleihe im Betrage von 12 525 000 Mk. war 1845 privilegirt worden. Weiterhin wurden zur Fertigstellung der neuen Linie und zum Umbau der Strecke Berlin-Frankfurt a. O. mit Privileg von 1846 und 1847 noch 5 procentige Anleihen (Pr.-Obligationen I., II. und III. Serie) im Betrage von 17 400 000 Mk. aufgenommen.

Das Anlagecapital der ganzen Bahn stellte sich somit auf 59 925 000 Mk., so dass bei einer Gesammtlänge von 386,6 km auf 1 km circa 155 000 Mk. entfallen.

In Folge dieser für damalige Zeit hohen Belastung des Unternehmens, und da die Entwickelungsperiode desselben mit den Unglücksjahren 1848/50 zusammenfiel, in denen aller Handel und Verkehr danieder lag, waren die Betriebsergebnisse im Verhältniss zur Bedeutung der Strecke nur gering, so dass der Staat in den ersten drei Jahren 1848/50 auf Grund der übernommenen Zinsgarantie (im ersten Jahre sogar mit der vollen) mit im Ganzen 1 825 542 Mk. eintreten musste. Er nahm deshalb auf Grund des ihm statutengemäss eingeräumten Rechtes die Bahn per 1. Januar 1850 für Rechnung der Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb und setzte für dieselbe eine besondere „königl. Verwaltung“ in Berlin ein. Bald darauf hob sich der Verkehr derartig, dass weitere Zuschüsse

überhaupt nicht mehr nöthig geworden sind. Schon für 1851 konnten die St.-Actien aus den Reinerträgen der Bahn 4 % Dividende erhalten, während sie für die Jahre 1848/50 nur mit Hülfe der Zinsgarantie die gewährleisteten $3^1/_2$ % bekommen hatten. Trotzdem stellte die Gesellschaft der Regierung das Anerbieten auf käufliche Uebernahme der Bahn; sie ging laut Gesetz vom 31. März 1852 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres in das Eigenthum des preussischen Staats über. Derselbe gewährte hierbei den St.-Actien eine feste Rente von 4 % und übernahm die Anleihen als Selbstschuldner; die Amortisation der Actien blieb in Kraft. Unterm 21. August 1852 wurde eine „königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Bahn“ mit Sitz in Berlin errichtet.

Hiernach löste sich noch 1852 die Gesellschaft auf. Gegenwärtig (1889) bildet die Bahn einen Bestandtheil des Directionsbezirks Berlin.

Schon während der Verwaltung der Bahn seitens des Staats für Rechnung der Gesellschaft hatte derselbe den Zinsfuss der Pr.-Obligationen I., II. und III. Serie von 5 auf $4^1/_2$ % und dann 1853 auf 4 % herabgesetzt, so dass von da ab sämmtliche Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahnpapiere (St.-Actien, Pr.-Actien und Pr.-Obligationen) einen Zinsfuss von 4 % hatten. Inzwischen sind per 1. Juli 1888 die Pr.-Actien und die Pr.-Obligationen der I. und II. Serie und per 1. Juli 1889 auch die Pr.-Obligationen der III. Serie zur baaren Einlösung gekündigt worden.

Hiernach sind gegenwärtig nur noch die St.-Actien im Verkehr. Dieselben sind in Stücken zu 300 Mk. ausgefertigt und beziehen 4 % feste Zinsen. Die Zinstermine sind der 2. Januar und der 1. Juli. Die Tilgung wird aus den ursprünglichen $3^1/_2$ % festen Zinsen des ersten staatsseitig übernommenen Actiencapitals mit Zinszuwachs bewirkt; die Ausloosung erfolgt im Juli auf 2. Januar. Die planmässige Tilgung ist in 1915 beendet. Im Umlauf befanden sich ult. 1888 noch 12 411 600 Mk. Der Cours derselben betrug am 31. Dezember 1889 an der Berliner Börse 101,60 %.

Niederschlesische Zweigbahn.

Zur Verbindung der Städte Glogau, Sprottau und Sagan mit der im Bau begriffenen Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn constituirte sich 1844 eine Actiengesellschaft mit Sitz in Glogau und einem Anlagecapital von 4 500 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit 4 % Bauzinsen bis zum Schluss des Eröffnungsjahres. Unterm

8. November desselben Jahres erhielt die Gesellschaft die Concession zum Bau der Linie Glogau-Hansdorf und nahm diesen sofort in Angriff. Die Eröffnung der 71,55 km langen Strecke erfolgte am 1 Oktober 1846.

In finanzieller Beziehung hatte die Gesellschaft von vornherein mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Zunächst konnten schon von den St.-Actien 263 400 Mk. nicht untergebracht werden; um diesen Ausfall zu decken, wurde zur Vollendung des Baues 1846 eine $4^1/_3$ procentige Anleihe von 1 500 000 Mk. ausgeschrieben, doch konnten zu diesem Zinsfuss wieder nur 756 000 Mk. untergebracht und die restirenden 744 000 Mk. erst 1847 zu 5 % begeben werden. An Stelle der unbegebenen St.-Actien gelangten 1848 5procentige St.-Pr.-Actien zu gleichem Betrage von 263 400 Mk. zur Ausgabe und weiterhin wurden zur Verbesserung der Anlagen und Vermehrung der Betriebsmittel 1857 eine 5procentige Anleihe von 1 500 000 Mk. sowie 1869 eine gleichfalls 5procentige im Betrage von 2 850 000 Mk. zum Bau einer Zweigbahn von Sagan nach Sorau, behufs Anschlusses an die im Bau begriffene Halle-Sorauer Bahn aufgenommen. Diese Linie wurde 12,75 km lang Ende 1871 eröffnet. Somit erreichte das Gesammtunternehmen eine Ausdehnung von 83,30 km und das Anlagecapital eine Höhe von 10 350 000 Mk., mithin pro 1 km 124 249 Mk. Die Rentabilität der Bahn war von Anfang an eine äusserst geringe, so dass die Zahlung einer Dividende eine Ausnahme und directe Betriebsdeficits keine Seltenheit waren. Die Verhältnisse besserten sich erst nach der 1858 erfolgten Eröffnung der der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft gehörigen Strecke Glogau-Lissa, wodurch die Niederschlesische Zweigbahn ihres lokalen Charakters enthoben wurde. Die Dividenden der St.-Actien stellten sich in den einzelnen Jahren, wie folgt:

pro	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856
	2	0	0	0	0	0	0	0	0	$1^1/_6$ %

pro	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866
	$^1/_2$	0	$^1/_2$	$^1/_2$	$1^1/_2$	$2^{11}/_{12}$	$2^2/_3$	$4^1/_{12}$	$3^2/_3$	$5^1/_2$ %

pro	1867	1868	1869	1870	1871	1872	
	$3^3/_4$	$4^1/_3$	5	6 %	5	$4^1/_2$ %	im Durchschnitt 2,66 %.

1872 trat die Gesellschaft behufs Verkaufs ihrer Linien mit der Oberschlesischen Bahn in Verbindung. Diese übernahm zunächst vom 1. Januar 1873 ab auf ihre Rechnung Verwaltung und Betrieb und gewährte den St.- und St.-Pr.-Actien eine feste Rente von $4^1/_2$ %; später tauschte sie dieselben in $3^1/_2$ procentige Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn um und gab hierbei für

3 Stück St.- oder St.-Pr.-Actien à 300 Mk. (= 900 Mk.) 1200 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Obligationen. Für die Anleihen trat die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft nicht als Selbstschuldnerin ein, behielt sich aber das Recht vor, später ihrerseits diese sowohl wie auch die bis dahin nicht freiwillig eingetauschten Actien zum Nominalwerth einzulösen. Dies geschah im Jahre 1878; hierdurch ging die Niederschlesische Zweigbahn in vollen Besitz der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft über. Zum Schluss sei noch erwähnt, dass sich die Niederschlesische Zweigbahngesellschaft mit ausgedehnten Projecten zum Bau nach Liegnitz und selbst nach Bautzen getragen hatte, diese aber nicht über das Stadium der generellen Vorarbeiten hinausgekommen sind.

Eisenbahnpapiere der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft sind hiernach nicht mehr im Verkehr; *dagegen haben die von der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft behufs Einlösung der Stamm- und St.-Pr.-Actien jener ausgegebenen Pr.-Obligationen die Bezeichnung „Niederschlesische Zweigbahnprioritäten der Oberschlesischen Eisenbahn" erhalten. Dieselben sind sachgemäss erst bei der Oberschlesischen Eisenbahn näher besprochen.*

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

Nachdem von der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft der Bau der über Nordhausen führenden Halle-Casseler Zweigbahn in Angriff genommen, wurde 1865 in interessirten Kreisen das Project einer Eisenbahn von Nordhausen nach Erfurt aufgestellt und constituirte sich, als dasselbe seitens Preussens unter Vereinbarung mit dem Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen gebilligt war, 1866 eine neue Actiengesellschaft mit Sitz in Nordhausen. Dieselbe erhielt unterm 24. April resp. 17. Juni 1867 die landesherrlichen Concessionen zum Bau und Betrieb der gedachten Linie mit einem Anlagecapital von 8 250 000 Mk. Dasselbe wurde mit

3 750 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. und
4 500 000 „ in St.-Pr.-Actien à 300 Mk.

Summa 8 250 000 Mk. aufgelegt. Von den Ersteren übernahm die sondershausensche Regierung die Hälfte mit 1 875 000 Mk., überliess sie jedoch noch in demselben Jahre einem Consortium von Bankhäusern, welches sie zu $75^1/_2$ % in den öffentlichen Verkehr brachte. Den St.-Pr.-Actien war statutengemäss eine Vorzugsdividende von 5 % mit Recht auf Nachzahlung zugebilligt, wobei jedoch das laufende Jahr den Nachzahlungen vorgehen sollte. Für

die St.-Actien andererseits übernahmen die sondershausensche Regierung, die Städte Nordhausen, Sondershausen und Greussen, sowie die Kreise Sondershausen, Ebeleben und Weissensee zusammen eine 4 procentige Zinsgarantie auf die Dauer der ersten zehn vollen Betriebsjahre 1870—1879 unter der Bedingung späterer Rückzahlung aus den Reinüberschüssen des Unternehmens über 5 %, und zwar in dem Verhältniss, dass bei der vollen Zinsgarantie die Regierung 75 000 Mk., die Stadt Nordhausen 28 500 Mk., der Kreis Weissensee 18 000 Mk. und die genannten fürstlich sondershausenschen Kreise und Städte zusammen 28 500 Mk. beizutragen haben sollten.

Der Bau wurde dem Consortium Plessner, Schultze & Steinfeld in Berlin in Generalentreprise übertragen, von diesem im August 1867 in Angriff genommen und die Bahn bei Mitbenutzung des Planums der Halle-Casseler Bahn auf 9 km von Nordhausen bis Wolkramshausen und Einführung in den Bahnhof der Thüringischen Eisenbahn in Erfurt mit einer Neubaulänge von 68 km am 17. August 1869 dem Verkehr übergeben. Bis Wolkramshausen war seitens der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft hierzu ein besonderes Gleis gelegt; die Verzinsung des darauf verwendeten Anlagecapitals fiel der neuen Gesellschaft zu, sowie sie auch für die Mitbenutzung des Erfurter Bahnhofes selbstredend Pacht zu zahlen hatte.

Zur Befriedigung einer Mehrforderung des Bauconsortiums musste die Gesellschaft 1871 eine 5 procentige Anleihe von 1 200 000 Mk. aufnehmen. Zur Einlösung dieser Anleihe ihres hohen Zinsfusses wegen und zur Vermehrung der Betriebsmittel nahm die Gesellschaft weiterhin mit Privileg von 1879 eine 4½ procentige Anleihe von 2 000 000 Mk. auf, wovon jedoch 292 100 Mk. unbegeben geblieben sind, so dass sich nunmehr das Anlagecapital auf 9 957 900 Mk., mithin für 1 km auf 146 440 Mk. stellte.

Inzwischen hatte die Gesellschaft die bei ihrer Station Straussfurt einmündende 53 km lange Saal-Unstrutbahn (Grossheringen-Straussfurt) von deren Eröffnung an 1874 in Erwartung des ihr hieraus zufallenden Verkehrszuwachses gegen Erstattung der Selbstkosten in Betrieb genommen. Als diese hierauf im Zwangsverfahren zur Versteigerung gekommen und dabei zunächst von der Norddeutschen Bank in Hamburg erstanden worden war, kaufte die Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft dieselbe für 2 500 000 Mk. von jener, mit Uebernahme am 1. Januar 1882. Die Totalausgabe hierfür stellte sich auf 2 661 484 Mk., welche laut Privileg von 1881 durch Aufnahme einer 4 procentigen An-

leihe von 3 000 000 Mk. gedeckt wurde. Die Gesammteigenthumslänge des Unternehmens belief sich nunmehr auf 121 km und das begebene Gesammtanlagecapital auf 12 957 900 Mk., die kilometrische Belastung also nur noch auf 107 172 Mk. — Die wegen der Vergrösserung des Unternehmens geforderte erste Mehrdotirung der Fonds um 175 000 Mk. trug die Norddeutsche Bank.

Der geographischen Lage nach hatte die Stammstrecke auf den Durchgangsverkehr aus dem Hannöverschen über Northeim nach Süden rechnen können, doch blieb er im Allgemeinen dieser Linie vorenthalten. Deshalb konnten in den ersten Jahren, in welchen sich auch der Lokalverkehr erst bilden musste (mit Ausnahme des allerersten Betriebsjahres) aus den Einnahmen der Bahn keine Dividenden gezahlt werden. Erst von 1876 ab konnten, aber auch nur die St.-Pr.-Actien aus den Ueberschüssen, nun aber auch alljährlich, Dividenden erhalten. Für die St.-Actien hatten hiernach die Zinsgaranten während der ganzen Dauer der Garantie bis incl. 1879 stets mit dem vollen Betrage von 4 % eintreten müssen, nach dem Erlöschen derselben aber gingen diese Actien leer aus. Besonders geschädigt wurde die Bahn durch die 1879 erfolgte Eröffnung der Strecke Sangerhausen-Erfurt und weiterhin beeinträchtigt durch die auf den westlich von ihr gelegenen preussischen Staatsbahnen im eigenen Interesse gebotene Tarifpolitik. Andererseits erwuchs ihr durch die 1884 dem Betriebe übergebene preussische Staatsbahnstrecke Erfurt-Ritschenhausen ein kleiner Verkehrszuwachs, doch blieb sie hauptsächlich auf den Verkehr ihres eigenen Gebiets angewiesen, und wenn dieser auch in sich so weit erstarkte, dass von 1879 ab trotz der angeführten Concurrenzen in mehreren Jahren den St.-Pr.-Actien die volle statutenmässige Dividende und noch Nachzahlung auf die rückständigen gegeben werden konnte, so ist er, da wesentlich von den Conjuncturen der Zuckerindustrie abhängig, bedeutenden Schwankungen unterworfen gewesen.

Bis ult. 1882 waren $38^1/_3$ % = 1 717 500 Mk. an Dividenden der St.-Pr.-Actien rückständig, weshalb die Gesellschaft zur Consolidirung des Unternehmens bei dem Entgegenkommen der Besitzer beider Actiensorten eine Refundirung in folgender Weise beschloss: Von je 6 St.-Actien sollte der Gesellschaft durch Vermittelung des Bankhauses Jakob Landau in Berlin eine solche zurück gegeben werden und aus deren Erlös die auf jede St.-Pr.-Actie rückständigen 114 Mk. durch einmalige Zahlung von 15 Mk. eingelöst werden. Die übrigen je 5 St.-Actien wurden hierbei der Abstempelung unterzogen; die so abgestempelten Actien sollten gegenüber

den nicht abgestempelten St.-Actien eher in den Genuss einer Dividende treten. Dies Abkommen war nicht obligatorisch, indess sind über die Hälfte der rückständigen Dividendenscheine der St.-Pr.-Actien auf diese Weise eingelöst worden, worauf die weitere Fortsetzung des Verfahrens durch die Verstaatlichung des Unternehmens überholt wurde. Die aus den Jahren 1883 und 1884 ermöglichten Nachzahlungen wurden hiernach theils auf die noch nicht eingelösten Dividendenscheine der St.-Pr.-Actien geleistet, theils unter die abgestempelten St.-Actien vertheilt.

In den einzelnen Jahren hatten sich die Dividenden incl. der Nachzahlung wie folgt gestellt:

pro	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879
St.-Actien	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4 %
St.-Pr.-Actien	1	0	0	0	0	0	$1^1/_2$	$2^2/_{15}$	$3^1/_5$	5 %

pro	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	
St.-Actien	0	0	0	0	0	0	0 %	Bei den St.-Actien bis 1879 auf Grund der Zinsgarantie
St.-Pr.-Actien	5	5	4	6	$6^1/_4$	$4^2/_3$	$3^1/_6$ %.	

Im Durchschnitt erhielten die St.-Actien 2,35 % und die St.-Pr.-Actien 2,76 %.

Im Jahre 1886 machte der preussische Staat der Gesellschaft die Offerte, die Bahn käuflich zu erwerben, und bot hierbei ohne vorherige Rentenzahlung für je 7 St.-Actien à 300 Mk. (= 2100 Mk.) 750 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Consols und für je 7 St.-Pr.-Actien à 300 Mk. (= 2100 Mk.) 2250 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Consols, was einer Rente von $1^1/_4$ % für die St.-Actien und von $3^3/_4$ % für die St.-Pr.-Actien entspricht. Trotz der Einsprache der betreffenden Actionäre wurde hierbei kein Unterschied zwischen den abgestempelten und nicht abgestempelten St.-Actien gemacht, so dass den beregten Actionären hierdurch allerdings ein namhafter Verlust erwuchs. Zunächst wurde die Offerte von der Gesellschaft abgelehnt, nachträglich aber mit Rücksicht darauf, dass die Aussichten auf die nächsten Jahre sich nicht günstig stellten und eine weitere Beschränkung durch die Tarifpolitik wohl möglich war, angenommen, worauf die Bahn laut Gesetz vom 28. März 1887 am 1. Mai mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres sofort in das volle Eigenthum des Staates überging, bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner und Auflösung der Gesellschaft.

Die Bahn wurde der königlichen Eisenbahndirection in Frankfurt a. M. einverleibt

Der Kaufpreis stellte sich für den Staat, wie folgt:

für 3 750 000 Mk. St.-Actien 1 339 286 Mk. in $3^1/_2$ procent. Consols u.
für 4 500 000 Mk. St.-Pr.-Actien 4 821 428 Mk. in $3^1/_2$ „ „

wozu noch die Anleihen mit ursprünglich 4 707 900 Mk. kamen. Die dem Staat zufallenden Fonds beliefen sich auf 503 696 Mk. Dieselben sollten abzüglich der Abfindung der nicht in den Staatsdienst übertretenden Directionsmitglieder zur Abfindung der ehemaligen Zinsgaranten benutzt werden, worauf diese unter der Bedingung eingingen, dass ihnen mindestens 15 % der geleisteten Zuschüsse hierdurch vergütet werden könnten.

Nachdem beide Anleihen, die I. Emission von 1879 und die II. Emission von 1881, seitens des preussischen Staats pro 1. Januar resp. 1. Juli 1888 zur baaren Einlösung gekündigt sind, **giebt es Nordhausen-Erfurter Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.**

Nürnberg-Bamberg-Hofer Eisenbahn.

(Ludwigs-Südnordbahn.)

Die gewerbliche Bedeutung der Stadt Nürnberg und die merkantilische Leipzigs hatten diese beiden Städte zum Ausgangspunkt der beiden ersten Eisenbahnen Deutschlands gemacht. Eins der nächsten Projecte schon galt aber der Verbindung Beider untereinander. Bei der bedeutenden Länge dieser Linie, und da sie zum Theil auf das Königreich Sachsen, zum anderen auf das Königreich Bayern entfiel, wurde es von Anfang an mit Begrenzung nach der politischen Lage in zwei Theilprojecte zerlegt. Zur Ausführung des bayerischen Theils bildete sich bereits 1836 eine Actiengesellschaft. Dieselbe erhielt im Mai 1838 die Concession zum Bau der Linie Nürnberg-Bamberg-Culmbach-Hof-sächsische Grenze und im Dezember genannten Jahres auch die Bestätigung ihrer Statuten. Das Anlagecapital für diese circa 150 km lange Linie war auf 8 000 000 Gulden berechnet. Von Nürnberg bis Bamberg ergaben die Vorarbeiten nur unbedeutende Terrainschwierigkeiten, auf der Strecke Bamberg-Hof aber um so grössere. Dies veranlasste die Gesellschaft, der Regierung zu erklären, dass sie aus finanziellen Rücksichten die Strecke Bamberg-Hof nicht bauen könne, dafür aber die Linie Bamberg-Coburg einsetzen wolle. Die Regierung ging indess von der Forderung auf den Bau der erstgenannten Strecke nicht ab, und da die Gesellschaft innerhalb des ihr gestellten Termins eine bestimmte Erklärung über Beginn und Vollendung der Bahn nicht abgab, wurde die Concession im November 1840 für erloschen und die Gesellschaft für aufgelöst erklärt. Die hier in Rede stehende Linie Nürnberg-Hof-sächsische

Grenze bildete hierauf das erste Staatsbahnunternehmen in Bayern und gelangte in den Jahren 1844/48 zur Eröffnung. Die sächsische Anschlussstrecke nach Leipzig wurde 1842/51 dem Verkehr übergeben. Bis zur Auflösung der Gesellschaft war überhaupt erst 1 % des gezeichneten Actiencapitals ausgeschrieben worden, die Einzahlungen aber nur ungefähr auf die Hälfte erfolgt und demnach Actien überhaupt noch nicht ausgefertigt. Die geleisteten Einzahlungen wurden zurück erstattet.

Hiernach hat es Nürnberg-Hofer Eisenbahnpapiere nie gegeben.

Oberlausitzer Eisenbahn.

Obgleich schon 1847 dem Verkehr zwischen Breslau und Magdeburg zwei ununterbrochene Schienenwege geschaffen waren, der eine über Berlin, der andere über Dresden-Leipzig, so hatte doch keiner derselben den genannten Verkehr zum eigentlichen Zweck, vielmehr setzte sich jeder aus mehreren selbstständigen Linien zusammen und vermittelte jenen nur auf bedeutenden Umwegen. Trotzdem sich nun das deutsche Eisenbahnnetz zu immer engeren Maschen zusammenzog, tauchte doch immer noch kein Project auf, das eine Abkürzung für die besagte Route gebracht hätte, denn wenn auch in späteren Jahren die 1872 eröffnete Linie Sorau-Halle zur Vermittelung des Breslau-Magdeburger Verkehrs benutzt wurde, so entsprang dies doch nur einseitiger Interessenpolitik, denn dieser neue Weg war, wenn auch kürzer als der über Berlin, so doch länger als der über Dresden-Leipzig.

Erst 1870 wurde ein der directen Verbindung zwischen Breslau und Magdeburg dienendes Project in der Linie Kohlfurt-Falkenberg aufgestellt und diese unterm 11. Oktober 1871 der neuen Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft, die ihren Sitz in Ruhland nahm, concessionirt, nachdem der Bau derselben seitens der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn abgelehnt worden war.

Das Anlagecapital war auf 7 200 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. bei 4 % Bauzinsen und 10 800 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk. bei 5 % Bauzinsen festgesetzt und in dieser Höhe emittirt worden. Von dem Reinüberschuss sollten Letztere eine Dividende bis 5 %, jedoch ohne Recht auf Nachzahlung, und dann die St.-Actien ebenfalls bis 5 % Dividende erhalten, der weitere Ueberschuss aber unter beide Actiensorten pro rata der Beträge getheilt werden.

Der Bau begann 1872; die Eröffnung der 147,9 km langen Bahn erfolgte am 1. Juni 1874. Ausserdem baute die Gesellschaft mit Concession von 1875 von ihrer Station Ruhland eine Zweigbahn nach dem berühmten Eisenwerk Lauchhammer, die 7,6 km lang noch in demselben Jahre dem Betriebe übergeben wurde. Hierzu kamen noch Verbindungsgleise an die durchschnittenen Bahnen mit 4 km Länge.

Zur Vollendung der Bahn sowie zur Dotirung der vorgeschriebenen Fonds war der Gesellschaft 1875 eine Anleihe im Betrage von 1 800 000 Mk. in 4½ procentigen Pr.-Obligationen privilegirt, der ungünstigen Verhältnisse wegen aber nicht auf den Markt gebracht worden, und es mussten deshalb je nach Bedarf Darlehen aufgenommen werden.

Schon während des Baues hatten sich sowohl die Berlin-Anhaltische als auch die Leipzig-Dresdener Eisenbahngesellschaft um die Uebernahme des Betriebes auf der Oberlausitzer Bahn beworben, Erstere in dem Bestreben, in Anschluss an ihre Linie Zerbst-Wittenberg-Falkenberg eine möglichst lange Strecke der neuen Linie Breslau-Magdeburg in Verwaltung zu haben, und Letztere, um sich wenigstens den Schlesisch-Leipziger Verkehr erhalten zu können. Um dieses allerdings hohen Preises willen hatte die Leipzig-Dresdener Eisenbahngesellschaft einen grossen Theil der Oberlausitzer Actien und zwar für 7 200 000 Mk. übernommen und bewirkte im Besitz dieser die Annahme ihrer Offerte, nach welcher sie die neue Bahn in Betrieb nehmen und dafür 47 % der Bruttoeinnahme zahlen sollte.

Das preussische Ministerium verweigerte aber diesem Vertrage die Genehmigung und unterstützte dagegen die fast ebenso günstige Offerte Berlin-Anhalts, deren Annahme indess die Leipzig-Dresdener Gesellschaft kraft ihres Actienbesitzes verhinderte. So übernahm denn die neue Gesellschaft den Betrieb ihrer Bahn selbst, fusionirte sich aber bezüglich der Direction mit der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft. Der Verkehr entsprach jedoch nicht den Erwartungen, unter denen die Bahn ins Leben gerufen war. Zunächst war die Anschlussstrecke Falkenberg-Wittenberg-Magdeburg noch nicht fertig gestellt, aber auch nachdem dieselbe 1875 eröffnet worden, blieben die Ergebnisse dennoch ungünstige, denn die directen Transporte wurden dieser Linie vorenthalten, obgleich der Weg von Breslau nach Magdeburg über dieselbe nur 423,7 km beträgt, gegen 472,2 km über Dresden, 493 km über Soran-Halle und 500 km über Berlin; der Lokalverkehr aber war zu unbedeutend, um die Bahn genügend zu alimentiren, da dieselbe durch arme Land-

schaften führt und nur Ortschaften geringer Bedeutung berührt; bloss die Station Lauchhammer ist industriell wichtig. — Die Einnahmen reichten gerade zur Deckung der Betriebsausgaben und Verzinsung der schwebenden Schulden aus, nicht aber einmal mehr zur Dotirung der Fonds, so dass die Stamm- und St.-Pr.-Actien stets leer ausgingen.

Unter diesen Verhältnissen nahm man gern die erneute Offerte von der Berlin-Anhalter Eisenbahngesellschaft auf Betriebsüberlassung der Hauptstrecke an. Nach dem bezüglichen Vertrage, der 1878 allseitig Genehmigung fand, übernahm Berlin-Anhalt auf eigene Rechnung und Gefahr für 60 Jahre, und dann weiter gegen zweijährige Kündigung den Betrieb. Es hatte die statutenmässigen Fonds zu dotiren, die bereits privilegirte und nach Erfordern zu begebende Anleihe, sowie die etwaigen späteren zu verzinsen und zu amortisiren und sollte hiergegen von der jährlichen Bruttoeinnahme die ersten 1 000 000 Mk. als die erfahrungsgemässen Betriebskosten ganz, von der zweiten Million 60 %, von der dritten Million 80 % und von der etwaigen höheren Bruttoeinnahme 90 % erhalten. Unbekümmert um diese Erträge jedoch sollte die Oberlausitzer Gesellschaft in den ersten fünf Jahren, das ist von 1878 bis incl. 1882, zur Deckung der eigenen Verwaltungsunkosten mindestens 20 000 Mk. pro anno und von 1883 ab jährlich mindestens 100 000 Mk., höchstens aber so viel erhalten, als zur Vertheilung einer 3procentigen Dividende an die St.-Actien erforderlich sei. Berlin-Anhalt wurde zu dieser für die Oberlausitzer Bahn äusserst günstigen Offerte veranlasst, weil seine Strecke Falkenberg-Wittenberg nur mit Rücksicht auf den Durchgangsverkehr gebaut war und es hoffen durfte, durch den Betrieb in seiner Hand die Gesammtstrecke zu heben. Auf Grund dieses Vertrages ging die Hauptlinie Kohlfurt-Falkenberg am 1. Juli 1878 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres in den Betrieb der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft über. Da die Bruttoeinnahme stets unter 1 000 000 Mk. blieb, erhielt die Oberlausitzer Gesellschaft bis incl. 1881 nur die festgesetzten 20 000 Mk. pro anno. Aber schon am 1. Mai 1882 ging die Bahn in Folge der Verstaatlichung der Berlin-Anhalter Bahn in den Betrieb des Staates über, der voll in den Vertrag eintrat. Zunächst wurde sie zusammen mit Berlin-Anhalt einer besonderen königlichen Direction, später aber, ebenso wie Berlin-Anhalt, der in Erfurt unterstellt. Der Verkehr hob sich allmählich, so dass wenigstens die St.-Pr.-Actien ab 1884 eine kleine Dividende erhalten konnten, und zwar pro 1884: 2 %, 1885: $3\frac{1}{3}$ % und 1886: $2\frac{3}{4}$ %, während die St.-Actien immer leer ausgingen.

Die Zweigbahn Ruhland-Lauchhammer war ebenfalls 1878 von der Cottbus-Grossenhainer Gesellschaft in Betrieb genommen worden. Dieselbe hatte vertragsmässig von der Jahresbruttoeinnahme über 24000 Mk. 40 % an die Oberlausitzer Gesellschaft abzuführen. In Folge der Verstaatlichung von Cottbus-Grossenhain ging auch die Zweigbahn am 1. Mai 1882 unter weiterer Gültigkeit des Vertrages in den Betrieb des Staates über und wurde mit dieser der Direction Berlin unterstellt. Nur im Jahre 1884 überstieg die Jahresbruttoeinnahme den Betrag von 24000 Mk., wobei der Oberlausitzer Gesellschaft 247 Mk. zufielen.

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft hatte auf Grund ihres Vertrages im Jahre 1878 mit Begebung der 1875 privilegirten Anleihe begonnen und nach und nach waren 1467000 Mk. $4^1/_2$ procentige Pr.-Obligationen zur Ausgabe gelangt. Hiervon befanden sich bei Uebergang der Bahn in den Betrieb des Staats, wobei dieser für die Bedienung der Anleihe verhaftet blieb, 1427700 Mk. in Umlauf. Der Zinsfuss wurde per 1. Juli 1886 auf 4 % herabgesetzt.

In demselben Jahre machte der Staat der Gesellschaft unerwartet Offerte auf käuflichen Erwerb des Unternehmens und bot für je 7 St.-Actien à 300 Mk. (= 2100 Mk.) 300 Mk. in $3^1/_2$procentigen Consols, was einer Rente von $^1/_2$ % gleichkommt, und für je 7 St.-Pr.-Actien à 600 Mk. (= 4200 Mk.) 4000 Mk. in $3^1/_2$procentigen Consols, einer Rente von $3^1/_3$ % entsprechend. Nach Annahme dieser Offerte durch die Generalversammlung ging das ganze Unternehmen, Haupt- und Zweigbahn, mit Schlussrechnung per ult. 1886 laut Gesetz vom 28. März 1887 am 1. Mai desselben Jahres bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft sofort in das volle Eigenthum des Staates über. Der Kaufpreis hatte sich nach Obigem für denselben wie folgt gestellt:

für 7200000 Mk. St.-Actien 1028571 Mk. in $3^1/_2$ procent. Consols
für 10800000 Mk. St.-Pr.-Actien 10285714 Mk. in $3^1/_2$ " "

Summa 11314285 Mk.

An Fonds fielen dem Staat 1167439 Mk. zu.

Die gleichzeitig als Selbstschuldner übernommene Anleihe kündigte er per 1. Juli 1888 zur Rückzahlung, **so dass seitdem Oberlausitzer Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr sind.**

Oberschlesische Eisenbahn.

Der Wichtigkeit Oberschlesiens bezüglich des Reichthums an Erzeugnissen des Bergbaues und Hüttenwesens entsprechend, war es eins der ersten Projecte, diesem Landestheil eine Eisenbahn zu schaffen, und bereits 1836 bildete sich zu Breslau eine Actiengesellschaft unter obigem Namen behufs Erbauung einer solchen von Breslau nach Oberschlesien und weiter zum Anschluss an die gleichzeitig in der Linie Wien-Oderberg-Bochnia (in Galizien) projectirte österreichische „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn“. Die Ausführung des Projectes verzögerte sich aber noch viele Jahre. Einerseits erforderten die allgemeinen und technischen Voruntersuchungen geraume Zeit und andererseits konnte der Anschluss an das österreichische Bahnnetz noch nicht bestimmt werden, da das dortige grossartige Project Wien-Bochnia naturgemäss noch umfangreichere und zeitraubendere Vorarbeiten erforderte. Deshalb beschränkte sich das Unternehmen der preussischen Gesellschaft zunächst nur auf die Anfangsstrecke Breslau-Oppeln, bei deren Wahl kein Zweifel obwalten konnte. Unterm 24. März 1841 erhielt die Gesellschaft die Allerhöchste Concession für diese Linie vorbehaltlich weiterer Bestimmung über die Richtung der Bahnstrecke von Oppeln bis zur Landesgrenze. Die Bestätigung der Statuten erfolgte unterm 2. August 1841 und hiermit die Festsetzung des Anlagecapitals auf 4 410 000 Mk. in St.-Actien. In Folge mehrerer Ausfälle wurden aber nur 4 289 100 Mk. aufgebracht; zur Deckung jener Ausfälle und des entstandenen Mehrbedarfs mussten 1843 4procentige amortisirbare Pr.-Actien (dem Wesen nach Pr.-Obligationen) im Betrage von 1 110 900 Mk. ausgegeben werden. Mit diesem Anlagecapital von 5 400 000 Mk. wurde die Linie Breslau-Oppeln (bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Breslau-Ohlau am 22. Mai 1842) im Bau vollendet und am 29. Mai 1843 dem Verkehr übergeben.

Inzwischen waren die Detailprojecte der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn so weit gediehen, dass man mit Bestimmtheit an deren baldigen Weiterbau von Leipnik über Oderberg bis Oswiecim glauben durfte und andererseits neuerdings auch die russische „Warschau-Wiener Eisenbahn“ in der Linie von Warschau bis zur russisch-österreichischen Grenze bei Granica gesichert. Somit war auch für die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft der Zeitpunkt gekommen, sich über die Ausdehnung ihres Unternehmens schlüssig zu machen. Es kam hierbei der Verkehr nach Wien und nach Warschau, sowie die Erschliessung des oberschlesischen Kohlen- und Hüttenreviers in Frage. Dem Verkehr nach Wien hätte am

besten die Fortführung der Bahn von Oppeln dem Lauf der Oder folgend bis Oderberg entsprochen; hierdurch wäre aber der Anschluss nach Warschau nur mit bedeutendem Umwege möglich gewesen und die Erschliessung des oberschlesischen Industriereviers, dessen Interessen die erste Veranlassung zu der Begründung des Unternehmens überhaupt gegeben hatten, gänzlich bei Seite gelassen worden. Man entschied sich deshalb für den Bau durch das oberschlesische Hüttenrevier bis Myslowitz und weiter bis zur österreichischen Grenze hinter Neuberun gegen Oswiecim mit Anschlüssen an die Warschau-Wiener und an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. Unterm 11. August 1843 erfolgte die Concession zu dieser Linie mit besonderer Bezeichnung der Punkte Cosel und Gleiwitz für dieselbe. Hierzu wurden wiederum St.-Actien im Betrage von 7 200 000 Mk. emittirt. Von diesen übernahm der preussische Staat den siebenten Theil mit 1 029 000 Mk. sowie eine $3^1/_2$ procentige Zinsgarantie für die im Privatbesitz befindlichen Actien dieser Emission und die Amortisation derselben. Während diese Strecke bereits in Angriff genommen war, gestalteten sich die Verhältnisse bei der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn derartig, dass sie sich vorerst nur zum Bau bis Oderberg entschliessen konnte, denjenigen von Oderberg-Oswiecim-Bochnia aber noch weiter hinausschob. Um sich den Verkehr nach Wien zu gewinnen, hätte nun die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft wieder eine neue Linie von Cosel nach Oderberg bauen müssen, indess verzichtete sie hierauf aus finanziellen Rücksichten und überliess dies einer neuen, der „Wilhelmsbahngesellschaft“.

Um die Myslowitzer Linie, für welche jetzt nach den bisherigen Projecten nur noch der eigene und der Warschauer Verkehr geblieben wäre, nutzbarer zu machen, lenkte man das Augenmerk darauf, von hier aus die wichtige Handelsstadt Krakau, welche so wie so bereits mit Breslau in geschäftlichen Beziehungen stand, mit in das Schienennetz zu ziehen. Auf diese Weise wurde aus dem Schooss der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft heraus die „Krakau-Oberschlesische Eisenbahn“ von Krakau einerseits bis an die preussische Grenze bei Myslowitz und andererseits bis an die russische Grenze bei Granica (zum Anschluss an die Warschau-Wiener Bahn) jedoch als ein besonderes Actienunternehmen ins Leben gerufen. Für die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft bedingte dieser Anschluss nur den Bau einer Strecke von $1{,}7$ km von Myslowitz bis zur österreichischen Grenze bei Slupna, wozu sie am 21. Februar 1846 die Concession erhielt. Gleichzeitig wurde sie von dem Bau der Strecke Myslowitz-Neuberun-Grenze gegen

Oswiecim bis auf Weiteres entbunden. Bis Myslowitz gelangte die Bahn am 30. Oktober 1846 und die Grenzstrecke am 31. Oktober 1847 zur Eröffnung. Das concessionirte Anlagecapital hatte sich indess als unzureichend erwiesen, so dass bis 1848 noch St.-Actien im Betrage von 7 420 200 Mk. und 3½procentige amortisirbare Pr.-Actien (Pr.-Obligationen) im Betrage von 3 829 800 Mk. ausgegeben werden mussten. Die ganze 198 km lange Bahn Breslau-Oppeln-Cosel-Myslowitz-Grenze gegen Krakau war demnach mit einem Anlagecapital von 23 850 000 Mk., und pro 1 km mit 120 270 Mk. belastet.

Zur Unterscheidung voneinander erhielten die 1843 ausgegebenen 7 200 000 Mk. St.-Actien, bei welchen der Staat durch Uebernahme des siebenten Theils sowie mit Zinsgarantie und Amortisationsverpflichtung engagirt war, die Bezeichnung Lit. B, die anderen St.-Actien aber im Gesammtbetrage von 11 709 300 Mk. die Bezeichnung Lit. A sowie die 4procentigen Pr.-Actien von 1843 die Bezeichnung Lit. A und die späteren 3½procentigen die Bezeichnung Lit. B. Die St.-Actien A und B erhielten bis zum Schluss des Eröffnungsjahres der ganzen Bahn 4% Bauzinsen und participirten von da ab unbeschadet der Zinsgarantie der Actien B mit gleichen Rechten an der Dividende. Die Pr.-Actien A und B erhielten nur ihre statutenmässigen Zinsen und waren überhaupt ihrem Wesen nach Pr.-Obligationen. Als Gegenleistung für die übernommene Zinsgarantie, welche übrigens nie erforderlich geworden ist, erhielt der Staat von dem Ueberschuss über 5% sämmtlicher Actien den dritten Theil als Superdividende.

Die Amortisation der im Privatbesitz befindlichen St.-Actien Lit. B erfolgte unter Verwendung eines Theils der auf die Staatsactien entfallenden plus der auf die bereits amortisirten Actien zu verrechnenden Dividende.

Die nächsten Jahre, mit 1851 beginnend, waren dem Bau von Zweig- und Grubenbahnen in dem Bergwerks- und Hüttenrevier gewidmet. Dieselben sind nur schmalspurig (mit 0,785 m Spurweite) hergestellt. Einschliesslich der zahlreichen Abzweigungen zu den einzelnen Gruben und Etablissements erreichten sie eine schliessliche Gesammtlänge von 105,18 km. Es lassen sich hierbei folgende besondere Linien erkennen: Tarnowitz-Beuthen-Laurahütte-Paulshütte, Karf-Borsigwerk, Karf-Morgenroth-Antonienhütte, Beuthen-Morgenroth und Beuthen-Scharley. Der Fahrbetrieb auf diesen Schmalspurbahnen wurde 1860 pachtweise an einen Privatunternehmer übertragen und hierbei durchgängig Pferdebetrieb, später aber zum Theil wieder Locomotivbetrieb eingeführt.



Nachdem 1853 der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn seitens der österreichischen Regierung der Ausbau der Strecke Oderberg-Oswiecim endgültig auferlegt worden war, beschloss die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft auch ihrerseits, die bis jetzt aus der Concession noch offen gelassene Anschlussstrecke Myslowitz-Neuberun-Grenze gegen Oswiecim herzustellen; die Theilstrecke bis Neuberun wurde 1859 und die Grenzstrecke 1863, bei einer Gesammtlänge von 22 km, dem Verkehr übergeben.

Wenngleich die Gesellschaft als Erwerbsinstitut für ihre Actionäre sich mit der bisherigen Ausdehnung des Unternehmens hätte begnügen lassen können, um so mehr als der Verkehr von Jahr zu Jahr grössere Dimensionen annahm und dementsprechend die Rentabilität auch stieg, so trug sie doch dem Beruf der grossen Eisenbahngesellschaften insofern Rechnung, als sie bemüht war, das Absatzgebiet des von ihr beherrschten Kohlen- und Industriereviers durch Erbauung neuer Schienenwege noch weiter auszudehnen. Zunächst erbaute sie mit Concession von 1853 die Bahn von Breslau über Lissa nach Posen mit Zweig von Lissa nach Glogau. Die Erstere gelangte 1856 und die Zweigbahn 1857 zur Eröffnung; Beide zusammen haben eine Länge von 204,4 km.

Vom 1. Januar 1857 ab übernahm der Staat auf Antrag der Gesellschaft und für deren Rechnung Verwaltung und Betrieb des ganzen Unternehmens und setzte hierzu eine besondere königliche Direction in Breslau ein.

In dieser Zeit und im Gebiet der Stammbahn baute die Gesellschaft mit Eröffnung in 1859 die für den Verkehr nach Warschau wichtige, 2 km lange Anschlussstrecke von Schoppinitz bis an die russische Grenze gegen Sosnowice bei gleichzeitigem Weiterbau russischerseits bis an die Warschau-Wiener Hauptlinie bei Zabkowice, wodurch der Winkel bei Granica abgeschnitten wurde, ferner zur Verbindung mit der Wilhelmsbahn von Kattowitz nach Idaweiche und von da nach Emanuelsegen, 12,8 km lang 1858 eröffnet, und endlich im Interesse des engeren Tarnowitzer Bergwerkreviers mit Eröffnung in 1859 die 22 km lange Zweigbahn Morgenroth-Tarnowitz. Die Linie Kattowitz-Emanuelsegen wurde von Eröffnung an der Wilhelmsbahn in Pacht und Betrieb gegeben.

Die späteren grossen Neubauten galten wieder ganz neuen Verkehrsbeziehungen; noch ehe dieselben vollendet wurden, erfuhr das Unternehmen aber noch eine beträchtliche Erweiterung durch die Betriebsübernahme resp. den käuflichen Erwerb der sämmtlichen in dem Verkehrsgebiet der Oberschlesischen Eisenbahn gelegenen kleineren Bahnen. Es waren dies:

a. Die Neisse-Brieger Eisenbahn in der gleichnamigen Linie 43,91 km lang. Dieselbe wurde am 1. Januar 1870 seitens der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft für deren Rechnung unter Umtausch der St.-Actien im Betrage von 3 262 500 Mk. in $4^1/_2$ procentige Neisse-Brieger Pr.-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn gleichen Nominalbetrages zuzüglich einer Convertirungsprämie von 15 Mk. für jede Actie à 300 Mk. in Verwaltung und Betrieb genommen und durch Beendigung des Actienumtausches und Tilgung der ehemaligen Neisse-Brieger Anleihe 1874 zu vollem Eigenthum erworben.

b. Die Wilhelmsbahn in den Linien Cosel-Oderberg, Ratibor-Leobschütz, Nendza-Nicolai-Idaweiche und Friedrichsgrube-Mittel Lazisk mit einer Gesammtlänge von 170,9 km. Auch diese Bahn ging am 1. Januar 1870 in Verwaltung und Betrieb der Oberschlesischen Eisenbahn für deren Rechnung, aber erst am 1. Januar 1880 nach Umtausch sämmtlicher Actien und Tilgung der ehemaligen Wilhelmsbahnanleihen in das volle Eigenthum derselben über. Bereits bei Uebernahme des Betriebes waren die Stamm- und St.-Pr.-Actien der Wilhelmsbahn im Betrage von 16 099 500 Mk. in 5 procentige Wilhelmsbahn-Pr.-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn gleichen Nominalbetrages umgetauscht und ausserdem auf je 300 Mk. eine einmalige baare Zuzahlung von 45 Mk. geleistet worden.

c. Die Niederschlesische Zweigbahn in der Linie Glogau-Sagan-Hansdorf mit Zweig Sagan-Sorau, 84,3 km lang. Diese Bahn ging am 1. Januar 1873 in Verwaltung und Betrieb der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft auf deren Rechnung über. Dieselbe zahlte für je 900 Mk. Stamm- und St.-Pr.-Actien im Gesammtbetrage von 4 500 000 Mk. 1200 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Niederschlesischen Zweigbahn-Prioritäten der Oberschlesischen Eisenbahn plus 54 Mk. baarer Zuzahlung. Nach Umtausch sämmtlicher Actien und Tilgung der Anleihe der alten Gesellschaft fiel die Bahn 1878 der Oberschlesischen Eisenbahn zu vollem Eigenthum zu.

d. Die Stargard-Posener Eisenbahn in der gleichnamigen Linie, 172 km lang. Diese Bahn war bereits am 1. Januar 1865 von der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft unter Gewährung einer festen Rente von $4^1/_2$ % für die St.-Actien im Betrage von 15 000 000 Mk. bei Fortdauer der $3^1/_2$ procentigen Staatsgarantie in Verwaltung und Betrieb genommen worden, ohne jedoch zu Eigenthum erworben zu werden.

Gegenüber den vorherigen Durchschnittsdividenden von $3^1/_2$ % bei Neisse-Brieg, $3^5/_6$ % der Wilhelmsbahn-St.-Actien, 2 % der St.-Actien der Niederschlesischen Zweigbahn und 4 % der Stargard-Posener Eisenbahn hat die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft diese Bahnen allerdings überwerthig bezahlt, indess konnte sie sich die neuerworbenen Linien in ganz anderem Masse nutzbar machen, als dies den kleinen pecuniär nothleidenden Gesellschaften möglich gewesen war, und ausserdem wurde sie dadurch mehrerer sonst nothwendig gewesener Neubauten enthoben.

Wenden wir uns nun wieder der eigenen oben bereits angedeuteten Bauthätigkeit der Gesellschaft zu, so ist zunächst die Verlängerung der Breslau-Posener Linie nach Nordosten von Posen über Inowrazlaw nach Thorn mit Zweig von Inowrazlaw nach Bromberg zu verzeichnen. Dieselbe wurde 1868 concessionirt und 187 km lang 1872/73 eröffnet.

Mit der nächsten Neubaulinie Breslau-Glatz-Mittelwalde-österreichische Grenze schuf die Gesellschaft eine neue Linie nach dem nordöstlichen Böhmen und weiter bis Wien, welche von Breslau aus gerechnet erheblich kürzer ist als die bisherige über Cosel-Oderberg. Die Concession zu dieser Bahn erfolgte 1869 und die Eröffnung dieser 136 km langen Strecke 1871/76.

Behufs Verbindung dieser letztgenannten Linie mit dem oberschlesischen Kohlenrevier baute die Gesellschaft mit Concession von 1869 eine Bahn von Cosel westlich über Neisse nach Frankenstein nebst Zweigen einerseits über Leobschütz bis zur österreichischen Grenze gegen Jägerndorf und andererseits bis an die Grenze hinter Ziegenhals (Beides mit Anschluss an die Mährisch-Schlesische Centralbahn). Diese Linien wurden in einer Gesammtlänge von 168 km 1869/72 dem Verkehr übergeben.

Inzwischen waren im oberschlesischen Hüttenrevier noch verschiedene Zweig- und Abkürzungslinien hergestellt worden, von denen die von Gleiwitz über Benthen und Königshütte nach Schwientochlowitz besonders genannt sein möge. Endlich baute noch die Gesellschaft mit Concession von 1873 zur Entlastung der Coseler Linie eine Bahn von Oppeln über Gross-Strehlitz nach Peiskretscham und von da in Gabel nach Borsigwerk und nach Laband, welche 79 km lang 1878/80 zur Eröffnung kam.

Nachdem 1878 die Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung erlassen war, baute die Gesellschaft an solchen noch mit Concession von 1881 Rybnik-Losslau und Inowrazlaw-Montwy, Beide je 8 km lang 1882 eröffnet, und nahm die gleichfalls 1881 concessionirten Linien Strehlen-Nimptsch, Dürrgoy-Zobten-

Ströbel und Orzesche-Sohrau in Bauangriff, doch wurden dieselben erst nach Verstaatlichung vollendet.

Ausserdem waren der Gesellschaft in den Jahren 1882/83 noch die Secundärbahnen Losslau-Annaberg, Oppeln-Neisse mit Zweig nach Deutsch Leipe (Station der Linie Brieg-Neisse), Gleiwitz-Orzesche, Trachenberg-Herrnstadt, Bojanowo-Guhrau und Czempin-Schrimm concessionirt worden, dieselben kamen aber sämmtlich erst unter Staatsverwaltung zur Ausführung.

Zu diesen grossartigen Neubauten, zum Ankauf der Neisse-Brieger, der Wilhelmsbahn und der Niederschlesischen Zweigbahn, zu Erweiterungsbauten auf den alten Strecken und zur Vermehrung der Betriebsmittel hatte die Gesellschaft ausser dem bereits angegebenen Anlagecapital von 23 850 000 Mk. St.-Actien Lit. C, D und E im Betrage von 69 333 600 Mk. ausgegeben, welche mit den St.-Actien A und B völlig gleichberechtigt, mit einer staatsseitigen Zinsgarantie aber nicht versehen waren, und ferner $3^1/_2$ procentige Anleihen im Betrage von 30 900 000 Mk., 4 procentige von 42 600 000 Mk., $4^1/_2$ procentige von 163 372 000 Mk. und 5 procentige im Betrage von 59 087 700 Mk. aufgenommen. Von diesen war das Anlagecapital für die Linie Breslau-Lissa-Posen mit Zweig nach Glogau im Betrage von 36 750 000 Mk. mit einer $3^1/_2$ procentigen und das für Posen-Inowrazlaw-Thorn-Bromberg in Höhe von 39 000 000 Mk. mit einer 4 procentigen bedingten Staatsgarantie versehen, d. h. dieselben waren nur insoweit zu leisten, als hierzu die staatsseitigen Bezüge aus dem Stammunternehmen reichen würden. Somit stellte sich das begebene Gesammtanlagecapital unter Abrechnung der durch spätere Anleihen zurückgezahlten 5 procentigen Pr.-Obligationen von 1869 und 5 procentigen Wilhelmsbahn-Pr.-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn auf rund 330 640 000 Mk., mithin bei einer Gesammtlänge von rund 1545 km pro 1 km auf 214 000 Mk.

Der Verkehr hat sich von Anfang an in grossartigem Massstabe entwickelt und, mit dem Aufblühen der Industrie und dem dadurch bedingten Kohlenbedarf Hand in Hand gehend, einen nie geahnten Aufschwung erlangt. Die Stammstrecke Breslau-Oppeln-Cosel-Myslowitz diente von Anfang an in ihrer ganzen Länge dem Breslau-Krakauer und dem Breslau-Warschauer Verkehr und mit der Theilstrecke Breslau-Cosel ausserdem dem Breslau-Wiener, mit der Theilstrecke Cosel-Myslowitz aber bis zur Eröffnung der österreichischen Strecke Oderberg-Oswiecim in 1863 auch dem Verkehr von Wien nach Krakau und Warschau. Hierzu kam 1870 durch Ankauf der Wilhelmsbahn die dem Breslau-Wiener

Verkehr dienende Linie Cosel-Oderberg. Die grossartigen Neubauten, in deren Linien die Oberschlesische Bahn ihre Arme nördlich bis Bromberg und Thorn, westlich bis Hansdorf und Sorau und südlich bis an die österreichische Grenze hinter Mittelwalde ausstreckte, und die überwerthige Rente an die Stargard-Posener Bahn legten dem Gesammtunternehmen wohl zeitweise finanzielle Opfer auf, da diese Linien selbst weniger rentabel waren, indess trugen diese doch wesentlich zu dem gewaltigen Verkehr auf der Stammstrecke bei, so dass die Ausfälle aus jenen von der Letzteren wieder ausgeglichen wurden.

An directen Concurrenzen erwuchsen der Oberschlesischen Eisenbahn an der Quelle ihres Verkehrs 1870 die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn und 1875 die Posen-Kreuzburger sowie durch ihre Anlehnung an die Rechte-Oder-Ufer-Bahn die Oels-Gnesener. Die schärfste Concurrenz hiervon bildete die leistungsfähige Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn, bei der immer grossartigeren Entwickelung des Gesammtverkehrs wurde die bisherige Rentabilität der Oberschlesischen Eisenbahn dadurch aber nicht geschmälert. Nach Allem diesem ist das Oberschlesische Eisenbahnunternehmen eins der ergiebigsten und rentabelsten für seine Actionäre und eins der segenbringendsten für Handel und Industrie geworden. Die Rentabilität findet am besten Ausdruck in der von uns allgemein angewendeten Wiedergabe der an die St.-Actien gezahlten Dividenden. Dieselben stellten sich, wie folgt:

pro	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	
	6	$6\frac{1}{3}$	$5\frac{7}{12}$	7	8	10	10	$10\frac{1}{3}$	$11\frac{1}{6}$	$11\frac{1}{6}$	%
pro	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	
	13	$8\frac{2}{3}$	$6\frac{1}{12}$	$7\frac{7}{30}$	$7\frac{9}{10}$	$10\frac{13}{15}$	$10\frac{1}{2}$	10	$11\frac{2}{3}$	12	%
pro	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	
	$13\frac{2}{3}$	15	$13\frac{1}{2}$	$12\frac{2}{3}$	$13\frac{2}{3}$	$13\frac{2}{3}$	$13\frac{2}{3}$	12	$10\frac{1}{2}$	$9\frac{2}{3}$	%
pro	1877	1878	1879	1880	1881	1882		im Durchschnitt			
	$8\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	$9\frac{3}{5}$	$10\frac{1}{5}$	$11\frac{3}{10}$	$11\frac{1}{2}$ %		10,33 %.			

Ausserdem hatte der Staat an Superdividende auf Grund der $3\frac{1}{2}$ procentigen Zinsgarantie für die St.-Actien Lit. B bis incl. 1882: 56 698 773 Mk. erhalten, auf Grund der Zinsgarantien für die Breslau-Posener und für die Posen-Thorn-Bromberger Bahn aber 4 316 969 Mk. zuschiessen müssen. Die für die Erstere war nur in den drei ersten Betriebsjahren 1858/60 erforderlich, die für Posen-Thorn-Bromberg aber sieben Jahre lang, von 1874 bis incl. 1880 (die Zinsgarantie für die Stargard-Posener Bahn ist hierbei nicht in Betracht gezogen).

Im Jahre 1883 trat der preussische Staat mit der Gesellschaft behufs Ankaufs des ganzen Unternehmens in Unterhandlung. Dieselbe führte ohne Weiterungen zum Abschluss, so dass laut Gesetz vom 24. Januar 1884 die Verwaltung der Bahn nunmehr mit Rechnung vom 1. Januar 1883 auf Kosten des Staates erfolgte, und am 1. Juli 1886 das Unternehmen in das volle Eigenthum desselben überging.

Stargard-Posen wurde von diesem Vertrage nicht berührt. Diese Bahn blieb vielmehr nach wie vor im Besitz ihrer Gesellschaft, der Staat trat aber in den bisherigen Vertrag der Oberschlesischen Bahn ein.

Der Staat gab zuerst vom 1. Januar 1883 ab sämmtlichen Kategorien der St.-Actien eine feste Rente von $10\frac{1}{2}$ % nebst einer einmaligen Convertirungsprämie von 15 Mk. pro Actie und tauschte vom 1. September 1884 ab dieselben in 4procentige Consols um, wobei für je 4 St.-Actien der Sorten A, C, D, E à 300 Mk. (= 1200 Mk.) 3150 Mk., für je 5 St.-Actien der Sorte B à 300 Mk. (= 1500 Mk.) aber — mit Rücksicht auf die Amortisation derselben — nur 2850 Mk. gezahlt wurden. Hiernach stellte sich der Kaufpreis, wie folgt:

für 81 042 900 Mk. St.-Actien Lit. A, C, D, E	212 737 612 Mk. in 4proc. Cons.
für 3 527 100 Mk. St.-Actien Lit. B.	6 701 490 Mk. in 4 „ „
	219 439 102 Mk. in 4proc. Cons.
Hierzu an Convert.-Präm. p. Act. 15 Mk. =	4 228 500 Mk. baar
Summa	223 667 602 Mk.
Dazu kamen noch die Anleihen m. umlauf.	30 960 900 Mk. $3\frac{1}{2}$ %
	36 734 400 Mk. 4 %
	159 804 100 Mk. $4\frac{1}{2}$ %
Summa	227 499 400 Mk.

Ausserdem waren der Gesellschaft 1883 noch 20 500 000 Mk. 4procentige Pr.-Obligationen privilegirt, die Begebung dieser erfolgte aber erst später für Rechnung der Staatsbahnverwaltung.

An Fonds fielen dem Staat 36 124 146 Mk. zu.

Die Ausdehnung des Unternehmens, des umfangreichsten Privatbahnunternehmens von ganz Deutschland, belief sich exclusive Stargard-Posen auf 1423,45 km Vollbahnen,

16,00 km normalspurige Secundärbahnen,
105,18 km schmalspurige Zweigbahnen

Summa 1544,63 km,

sowie auf den Besitz von zwei Steinkohlengruben und einer Coaksanstalt.

An Betriebsmitteln waren exclusive der Stargard-Posener Bahn und der verpachteten Schmalspurbahnen 580 Locomotiven, 624 Personenwagen, 204 Gepäckwagen und 13 353 Güterwagen vorhanden.

Die der Schmalspurbahnen sind Eigenthum des Betriebspächters, dessen Wagenpark sich auf 2509 Stück belief.

Nach der gegenwärtigen Eintheilung der preussischen Directionsbezirke bildet die ehemalige Oberschlesische Eisenbahn den Hauptbestandtheil des Directionsbezirks Breslau, doch ist die Posen-Thorn-Bromberger Linie davon abgezweigt und dem Directionsbezirk Bromberg unterstellt.

Bei Verstaatlichung der Bahn waren, nachdem die 5procentigen Pr.-Obligationen von 1869 und die 5procentigen Wilhelmsbahn-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn bereits per 1. Januar resp. 1. Juli 1880 von der Gesellschaft selbst in 4procentige Pr.-Obligationen von 1879 umgetauscht resp. baar eingelöst worden, noch $4^{1}/_{2}$-, 4- und $3^{1}/_{2}$procentige Pr.-Obligationen resp. Pr.-Actien in Umlauf. Zunächst setzte der Staat den Zinsfuss sämmtlicher $4^{1}/_{2}$procentigen Anleihen mit Ausnahme derjenigen von 1879, bei welcher dies zunächst dem Privileg nach noch nicht möglich war, auf 4 % herab. Es waren dies die Pr.-Obligationen Lit. F I. Emission von 1857, Lit. F II. Emission von 1861, Lit. G. von 1866, Lit. H. von 1868, die Neisse-Brieger Pr.-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn von 1870, die Emission von 1874 und die Emission von 1880.

Im Jahre 1887 wurde wiederum mit Herabsetzung des Zinsfusses von 4 % auf $3^{1}/_{2}$ % begonnen; vorerst wurden hiervon betroffen die alten Pr.-Actien Lit. A von 1843, die Pr.-Obligationen Lit. C von 1851, Lit. F II. Emission von 1861 und die Neisse-Brieger Pr.-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn von 1870. Diese vier Kategorien wurden 1887 in $3^{1}/_{2}$procentige Consols umgetauscht und die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 1. Januar 1887 zur baaren Einlösung gekündigt.

Neuerdings ist das Umtauschverfahren in $3^{1}/_{2}$procentige Consols auch auf alle anderen 4procentigen Anleihen und die noch einzige $4^{1}/_{2}$procentige von 1879 ausgedehnt worden und der Umtauschtermin resp. die Kündigung der hierzu nicht angemeldeten Stücke bei den einzelnen Anleihen wie folgt festgesetzt:

Lit. D v. 1853	*Umtausch v.*	*1. Januar 1890 ab,*	*Kündig. p.*	*1. Oktober 1889.*
Lit. F I. Emiss. v. 1857	„	„ *1. April 1890 ab,*	„	„ *1. Oktober 1889.*
Lit. G v. 1866	„	„ *1. Januar 1890 ab,*	„	„ *1. Januar 1890.*
Lit. H v. 1868	„	„ *1. Juli 1890 ab,*	„	„ *1. Juli 1890.*
Emission v. 1873	„	„ *1. Januar 1890 ab,*	„	„ *1. Oktober 1889.*

Emiss. v. 1874 Umtausch v. 1 Januar 1890 ab, Kündig. p. 1. Januar 1890.
Emission v. 1879 „ „ 1. Juli 1890 ab. „ „ 1. April 1890.
Emission v. 1880 „ „ 1. Januar 1890 ab, „ „ 1. Oktober 1889.
Emission v. 1883 „ „ 1. Januar 1890 ab, „ „ 1. Januar 1890.

Somit bleiben hinfort nur noch die drei 3½ procentigen Anleihen im Verkehr. Es sind dies:

a. die Pr.-Actien Lit. B von 1848 in Stücken zu 300 Mk. Zinstermine 2. Januar und 1. Juli. Verloosung mit ½ % plus Zinszuwachs im April auf 1. Juli. Verjährung der nicht abgehobenen Zinsen nach 4 Jahren vom Fälligkeitstage ab und der ausgeloosten zur Einlösung nicht präsentirten Stücke nach 5 Jahren vom Fälligkeitstage ab. In Umlauf waren ult. 1888 noch 2 536 200 Mk.

b. die Pr.-Obligationen Lit. E von 1853 in Stücken zu 3000, 1500 und 300 Mk. Zinstermine 1. April und 1. Oktober. Verloosung mit ½ % plus Zinszuwachs im Juli auf 1. Oktober. Verjährung der nicht abgehobenen Zinsen nach 4 Jahren vom Fälligkeitstage ab und der ausgeloosten, zur Einlösung nicht präsentirten Stücke ebenfalls nach 4 Jahren vom Fälligkeitstage ab. In Umlauf waren hiervon ult. 1888 noch 19 744 500 Mk.

c. die Niederschlesischen Zweigbahnprioritäten der Oberschlesischen Eisenbahn in Stücken zu 3000, 1500 und 300 Mk. Zinstermine 2. Januar und 1. Juli. Verloosung im Juli auf 2. Januar mit ½ % plus Zinszuwachs. Verjährung der nicht abgehobenen Zinsen nach 4 Jahren und der ausgeloosten, zur Einlösung nicht präsentirten Stücke nach 10 Jahren vom Fälligkeitstage ab. Ult. 1888 waren hiervon noch 6 674 100 Mk. in Umlauf.

Der Cours aller drei Emissionen betrug am 31. Dezember 1889 an der Berliner Börse 100,50 %.

Oels-Gnesener Eisenbahn.

Dem südwestlichen Theil der Provinz Posen hatte das Jahr 1856 die erste Eisenbahn in der Linie Berlin-Lissa-Posen gebracht, während der östlich von dieser gelegene weite Landstrich noch lange Zeit einer solchen entbehren musste.

Erst 1872 wurde diesem Mangel durch Constituirung einer Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Breslau behufs Erbauung einer Eisenbahn von Oels (Station der Rechten-Oder-Ufer- und der Breslau-Warschauer Eisenbahn) nach Gnesen (Station der

der Oberschlesischen Bahn zugehörigen Linie Posen-Thorn) Rechnung getragen und diese unterm 17. Juni desselben Jahres concessionirt.

Das Grundcapital war ursprünglich auf 23 250 000 Mk. in Stamm- und St.-Pr.-Actien festgesetzt.

Die Bauausführung wurde der Baugesellschaft Plessner & Co. in Generalentreprise übertragen und von dieser auch begonnen. Finanzielle Verwickelungen derselben, die schliesslich zum Concurs führten, nöthigten indess die Eisenbahngesellschaft schon 1874, den Bau in eigene Hand zu nehmen. Die Eröffnung der 159,75 km langen Linie erfolgte am 30. Juni 1875. Die Gesellschaft hatte beabsichtigt, den Betrieb an die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn zu überlassen, deren Generalversammlung den betreffenden Vertrag, welcher in Uebernahme einer 4procentigen Zinsgarantie für die St.-Pr.-Actien im Betrage von 13 950 000 Mk. gipfelte, jedoch nicht genehmigt, so dass auch der Betrieb der Eigenthümerin verblieb.

Die Insolvenz der Baugesellschaft, in Folge welcher dieselbe auf die von ihr gezeichneten 13 500 Stück St.-Actien à 300 Mk. nur die ersten Einzahlungen von 40 % leistete, brachte der Eisenbahngesellschaft einen Ausfall von 2 430 000 Mk. und nöthigte sie schon während des Baues zur Contrahirung schwebender Schulden, zu deren Tilgung sie dann mit Privileg von 1880 eine 4½procentige Anleihe im Betrage von 3 000 000 Mk. aufnahm.

Die von der Baugesellschaft mit 1 620 000 Mk. eingezahlten 40 % waren als verfallen erklärt und das St.-Actiencapital um beregte 13 500 Stück Actien reduzirt worden. Das zu Lasten des Unternehmens verbleibende Anlagecapital belief sich somit auf 5 250 000 Mk. in St.-Actien, 13 950 000 Mk. in St.-Pr.-Actien und 3 000 000 Mk. in 4½procentigen Pr.-Obligationen, in Summa somit auf 22 200 000 Mk. Aus den hiervon noch disponiblen Mitteln baute die Gesellschaft, um den Güterverkehr aus den polnischen Warthedistricten Peisern und Konin heranzuziehen, 1881 einen Warthehafen bei Orzechowo nebst 1,1 km langem Anschlussgleis. Somit stellte sich die Gesammtausdehnung auf 160,85 km und die kilometrische Belastung auf 138 016 Mk.

Obgleich die Bahn den Weg aus Galizien und Oberschlesien nach dem östlichen Theil der Provinz Posen und den östlichen Ostseeplätzen gegen die Route via Breslau-Posen wesentlich kürzt, entwickelte sich der Verkehr dennoch schwach, da dieser directe Verkehr ihr nur zum geringen Theil überlassen wurde, und ihr eigenes Abstossgebiet auf den engsten Raum beschränkt war, indem die gleichzeitig gebaute, bei Jarotschin kreuzende Posen-Kreuzburger Bahn im Grössern genommen dasselbe Gebiet beherrscht.

Die finanziellen Ergebnisse fielen demnach äusserst dürftig aus, so dass die St.-Pr.-Actien, von den St.-Actien ganz zu schweigen, in den ersten Jahren leer ausgingen. Erst für 1881 konnte denselben eine Dividende von $1^1/_2$ %, pro 1882: 2 % und pro 1883 $3^1/_6$ % gezahlt werden. Während des selbstständigen Bestehens der Bahn erfuhren somit diese Actien gegenüber der statutenmässigen Dividende von 5 % pro anno einen Ausfall von $35^5/_6$ % = 4 743 000 Mk. Die St.-Actien aber hatten nie Dividende erhalten können.

Im Jahre 1883 trat der preussische Staat mit der Gesellschaft behufs Ankaufs der Bahn in Unterhandlungen, welche dahin zum Abschluss führten, dass derselbe laut Gesetz vom 17. Mai 1884 am 1. Juli desselben Jahres die Bahn zunächst für Rechnung der Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb und am 1. Januar 1886 käuflich zu vollem Eigenthum übernahm. Die staatsseitige Verwaltung hatte den St.-Pr.-Actien pro 1884 eine Dividende von $1^{17}/_{20}$ % und pro 1885 eine solche von $^{21}/_{25}$ % gebracht. Der Ausfall der Dividenden für die St.-Pr.-Actien hatte sich somit auf $43^3/_{20}$ % erhöht, welcher jedoch seitens des Staats auch hier nicht beglichen wurde. Als Kaufpreis zahlte der Staat für
je 2 St.-Actien à 300 Mk. (= 600 Mk.) 150 Mk. in 4procentigen Consols
je 1 St.-Pr.-Actie à 600 Mk. (= 600 Mk.) 450 Mk. in 4 „ „

Die Gesellschaft hatte eine Convertirungsprämie erstrebt, musste aber bei Weigerung der Regierung auch auf obiges Gebot eingehen, da sie durch Verstaatlichung der Rechten-Oder-Ufer- und der Posen-Kreuzburger Eisenbahn vollständig lahm gelegt werden konnte und die projectirten Staatsbahnlinien Posen-Wreschen, Lissa-Ostrowo und Lissa-Jarotschin sie noch mehr schädigen mussten.

Im Ganzen stellte sich der Kaufpreis, wie folgt:
für 5 250 000 Mk. St.-Actien 1 312 500 Mk. in 4procentigen Consols
für 13 950 000 Mk. St.-Pr.-Actien 10 462 500 Mk. in 4 „ „
Summa 11 775 000 Mk., wozu noch die Anleihe mit umlaufend 2 985 000 Mk. kam, wogegen dem Staat 923 147 Mk. an Fonds zufielen.

Bei Verstaatlichung der Bahn betrug der Zinsfuss der Anleihe $4^1/_2$ %. Zunächst wurde derselbe per 1. April 1886 auf 4 % herabgesetzt und hierauf 1887 die ganze Anleihe in $3^1/_2$ procentige Consols umgetauscht resp. die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 2. Januar 1887 zur baaren Rückzahlung gekündigt.

Somit giebt es Oels-Gnesener Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

Das an das grosse oberschlesische Bergwerk- und Hüttenrevier nördlich sich anschliessende kleinere Tarnowitzer Revier war bei der ersten Anlage der Oberschlesischen Eisenbahn zunächst gänzlich unberücksichtigt geblieben und dann 1851/54 auch nur durch Schmalspurbahnen an die Hauptbahn angeschlossen worden. Diese dienten nur den wechselseitigen Beziehungen der Hüttenetablissements mit den Kohlengruben, hatten also nur mehr den Betrieb des Tarnowitzer Reviers, nicht aber den grossen Verkehr desselben im Auge, würden überdies für den Verkehr nach Breslau einen erheblichen Umweg ergeben haben. Deshalb bildete sich 1855 eine neue besondere Gesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Breslau behufs Erbauung einer directen Bahn von Oppeln nach Tarnowitz, wodurch eine kürzeste Linie von Breslau in das Tarnowitzer Revier erreicht wurde. Dieselbe erhielt unterm 1. Dezember 1856 die Allerhöchste Concession und übergab ihre $76_{,23}$ km lange Bahn am 24. Januar 1858 dem vollen Verkehr, nachdem bereits vorher theilweiser Güterverkehr stattgefunden hatte.

Das Anlagecapital betrug 7 500 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk., mithin für 1 km 98 391 Mk.

Fast gleichzeitig mit der Oppeln-Tarnowitzer Bahn war aber von der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft eine normalspurige Zweigbahn von Morgenroth aus nach Tarnowitz gebaut und schon in dem ersten vollen Betriebsjahr jener 1859 eröffnet worden. Ergab sich in dieser nach Oppeln resp. Breslau auch ein Umweg von 36 km, so beeinträchtigte sie in der Hand der überaus leistungsfähigen Oberschlesischen Bahn die directe Linie doch ganz erheblich, und da diese ausschliesslich auf den eigenen, noch dazu solchergestalt beschränkten Verkehr angewiesen war, stellten sich die finanziellen Ergebnisse trotz der geringen Capitalsbelastung äusserst dürftig. Dem entsprechend konnten die St.-Actien nur folgende Dividenden erhalten:

pro 1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865
0	$^2/_5$	$^5/_6$	$2^1/_3$	$2^1/_2$	$3^1/_4$	$3^1/_4$ %

im Durchschnitt $1_{,82}$ %.

In dieser einen Linie allein war das Unternehmen einer besonderen Entfaltung nicht fähig. Die Gesellschaft hatte deshalb schon 1863 eine Erweiterung desselben geplant und hierbei vor Allem im Auge gehabt, sich von der Oberschlesischen Bahn völlig unabhängig zu machen. Sie beschloss, aus ihrer Stammstrecke heraus einerseits eine eigene Linie nach Breslau zu bauen, anderer-

seits aber, jene auch selbstständig durch das grosse oberschlesische Revier weiter zu führen und einen eigenen Anschluss südlich an das österreichische Bahnnetz zu gewinnen, sowie ferner, durch Bau einer Zweigbahn westlich nach Lazisk die dortigen Kohlengruben mit in ihr Netz zu ziehen und hierbei gleichzeitig auch Anschluss an die preussische Wilhelmsbahn zu erreichen. Die Concession zu diesen Bauten erhielt sie 1865. Zur Ausführung derselben und zum Umtausch der 7 500 000 Mk. alter St.-Actien emittirte die Gesellschaft neue St.-Actien im Betrage von 22 500 000 Mk. und St.-Pr.-Actien gleichfalls im Betrage von 22 500 000 Mk. Letztere hatten Anspruch auf eine Vorzugsdividende von 5 %, darüber hinaus aber gleiche Berechtigung mit den St.-Actien. Ausserdem erhielt die Gesellschaft eine unverzinsliche, aber rückzahlbare Staatsbeihülfe von 1 095 480 Mk.

Die sämmtlichen Neubaulinien wurden 1865 in Bauangriff genommen und 1868/70 dem Betriebe übergeben. Es sind dies:

1. Vossowska (Station der alten Strecke)-Kreuzburg-Breslau;
2. Tarnowitz-Dzieditz, Station der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn;
3. Tichau (Station der eben genannten Linie)-Lazisk (Station der Wilhelmsbahn).

Das Netz erreichte hiermit eine Gesammtlänge von 298,11 km. Der geographischen Lage entsprechend, wurde die Firma in

„Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn“

geändert.

Die Linie Vossowska-Breslau erschloss einen auf dem rechten Oderufer gelegenen Theil Schlesiens, welcher bis dahin ohne jede Eisenbahnverbindung gewesen war. Die Linie Tarnowitz-Dzieditz durchzog das grosse oberschlesische Bergwerk- und Hüttenrevier und stellte eine Verbindung mit dem österreichischen Bahnnetz her. Die ganze Linie Breslau-Dzieditz aber bildete einen der Oberschlesischen Bahn sehr wohl concurrenzfähigen Abfuhrweg aus dem oberschlesischen Revier einerseits nach Breslau und andererseits nach Oesterreich. Die Zweigbahn nach Lazisk endlich zog die dortigen Steinkohlengruben in das Netz der Gesellschaft und erbrachte gleichzeitig einen Anschluss an die Wilhelmsbahn in Richtung auf Ratibor und Oderberg.

Zu den einzelnen Gruben und Etablissements im Bergwerkreviere wurden nach und nach zahlreiche Stichbahnen, bei Breslau Verbindungsgleise nach der Niederschlesisch-Märkischen und der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn und in Oppeln ein solches nach der Oberschlesischen Bahn mit zusammen 16,85 km angelegt.

Im Jahre 1872 trug sich die Gesellschaft nochmals mit grossartigen Neubauprojecten, welche sich auf die Linien Beuthen-Nicolai-Tichau-Oswiecim, Breslau-Brieg-Oppeln auf dem rechten Oderufer, Oels-Ostrowo-russische Grenze gegen Kalisch sowie auf Anschlusslinien von Dzieditz an die Kaschau-Oderberger Bahn, von Schoppinitz nach Myslowitz und nach Sosnowice behufs Verbindung mit der Warschau-Wiener Bahn erstreckten, doch ist von allen diesen nur die Anschlussstrecke Schoppinitz-Sosnowice zur Ausführung gekommen und 2 km lang mit Concession von 1875 im Jahre 1876 eröffnet worden. Ausserdem nahm die Gesellschaft mit Concession von 1881 noch eine Linie von ihrer Station Kreuzburg über Rosenberg und Lublinitz nach Tarnowitz in Bauangriff, doch wurde diese 84,3 km lange Bahn erst nach Verstaatlichung des Unternehmens 1883/84 eröffnet. In volkswirthschaftlicher Beziehung sollte dieselbe den ärmlichen Verhältnissen des nordöstlichen Grenzdistrikts von Oberschlesien aufhelfen und wurde deshalb auch mit einem festen unverzinslichen, aber rückzahlbaren Zinszuschuss seitens des Staats versehen; für das Gesammtunternehmen war sie besonders deshalb von Wichtigkeit, weil sie die alte Strecke über Vossowska entlastete. Die ausserdem der Gesellschaft noch concessionirt gewesene Zweigbahn Hundsfeld-Trebnitz gelangte erst unter Staatsverwaltung zur Ausführung.

Zu den vorerwähnten späteren Neubauten, zur Vermehrung der Betriebsmittel und zu Erweiterungsbauten auf den alten Strecken hatte die Gesellschaft mit Privileg von 1871 eine 5 procentige Anleihe in Höhe von 12 000 000 Mk aufgenommen und von der 1877 ihr im Betrage von 22 500 000 Mk. privilegirten 4½ procentigen Anleihe 16 629 500 Mk. begeben, woraus jedoch die 5 procentige von 1871 getilgt worden ist, sowie mit Privileg von 1881 für die Linie Kreuzburg-Rosenberg-Tarnowitz eine 4 procentige von 9 000 000 Mk. begeben. Bei sachgemässer Ausscheidung der zurückgezahlten Anleihe von 1871 und der zuletzt genehmigten von 1881 stellte sich somit für die im Betrieb stehenden Linien das gesammte Anlagecapital auf 61 629 500 Mk., mithin pro 1 km auf 194 440 Mk.

Von 1866 ab bis ult. Juni 1870 wurde auch die Stammbahn Oppeln-Tarnowitz für Rechnung des zur Rechten-Oder-Ufer-Bahn erweiterten Unternehmens betrieben, während welcher Zeit Stamm- und St.-Pr.-Actien 5 % feste Zinsen erhielten. Mit dem 1. Juli 1870 begann die Betriebsrechnung des erweiterten Unternehmens. Der Verkehr entwickelte sich durchaus günstig, so dass sich die Bahn einer guten und auffallend gleichmässigen Rentabilität erfreute. Der

Durchgangspersonenverkehr verblieb allerdings der Oberschlesischen Bahn, um so besser aber entfaltete sich der Güterverkehr, von welchem wiederum die Kohlentransporte die erste Stelle einnahmen; dieselben erbrachten durchschnittlich zwei Drittel der gesammten Verkehrseinnahme. Als besonders günstig ist hierbei noch das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Bruttoeinnahmen zu erwähnen; dieselben schwankten zwischen $38{,}_{99}$ % und $45{,}_{68}$ % und haben durchschnittlich nur $41{,}_{23}$ % betragen.

Die Rentabilität der einzelnen Jahre ergiebt sich aus folgender Dividendentabelle:

pro	½ Jahr 1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877
St.-Actien	3	3	6	$6^1/_3$	$6^1/_3$	$6^1/_3$	$6^2/_5$	$6^1/_3$ %
St.-Pr.-Actien	5	5	6	$6^1/_3$	$6^1/_3$	$6^1/_3$	$6^2/_5$	$6^1/_3$ %

pro	1878	1879	1880	1881	1882	im Durchschnitt
St.-Actien	7	$7^3/_{10}$	$7^{11}/_{12}$	9	$8^3/_4$ %	$6{,}_{69}$ %
St.-Pr.-Actien	7	$7^3/_{10}$	$7^{11}/_{12}$	9	$8^3/_4$ %	$6{,}_{74}$ %

Ausserdem war die bei Erweiterung des Unternehmens zur Rechten-Oder-Ufer-Eisenbahn bewilligte Staatsbeihülfe im Betrage von 1 095 480 Mk. bis 1881 bereits aus den Betriebsüberschüssen zurück gezahlt worden.

Im Jahre 1883 trat der preussische Staat behufs Ankaufs der Bahn mit der Gesellschaft in Unterhandlung; dieselbe führte ohne Weiterungen zum Abschluss, so dass die Bahn laut Gesetz vom 24. Januar 1884 mit Rechnung vom 1. Januar 1883 am 1. März 1884 in Verwaltung und Betrieb und am 1. Januar 1886 bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft in das volle Eigenthum des Staats überging. Derselbe gab zunächst beiden Actiensorten eine feste Rente von $7{,}_{4}$ % und ausserdem für jede Actie à 600 Mk. eine Convertirungsprämie von 30 Mk. Bei dem am 1. Juli 1884 beginnenden Umtausch der Actien wurden für je 5 Stück beider Actiensorten à 600 Mk. (= 3000 Mk.) 5550 Mk. in 4 procentigen Consols gezahlt. Hiernach stellte sich der Kaufpreis, wie folgt:

für 22 500 000 Mk. St.-Actien	41 625 000 Mk.	in 4 procent. Cons.
für 22 500 000 Mk. St.-Pr.-Actien	41 625 000 Mk.	„ 4 „ „
an Convertirungsprämien	2 250 000 Mk.	baar
Summa	85 500 000 Mk.,	

wozu noch die Anleihe mit umlaufend 16 629 500 Mk. kamen, während an Fonds dem Staat 9 047 915 Mk. zufielen.

Die sämmtlichen Strecken wurden der königlichen Eisenbahndirection in Breslau unterstellt, innerhalb welcher sie grösstentheils das Betriebsamt Breslau-Tarnowitz bilden.

Nach Verstaatlichung der Bahn wurde zunächst der Zinsfuss der Anleihe von 1877 von $4^1/_2$ auf 4 % herabgesetzt, so dass nun beide Anleihen den Zinsfuss von 4 % hatten. In 1889 sind Beide zum Umtausch in $3^1/_2$ procentige Consols aufgerufen. Bei der Anleihe von 1877 hat derselbe bereits am 1. Januar 1890 begonnen, wobei die hierzu nicht bereits abgestempelten Stücke zu demselben Termin zur baaren Einlösung gekündigt sind. Bei der Anleihe von 1881 beginnt der Umtausch und die baare Einlösung der hierzu nicht bereits abgestempelten Stücke am 1. Juli 1890.

Nach Beendigung des Umtausch- resp. Einlöseverfahrens giebt es Oppeln-Tarnowitzer und Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Plattling-Deggendorfer Eisenbahn.

In Deggendorf trifft eine vor Eröffnung der Eisenbahn Plattling-Eisenstein stark frequentirt gewesene Handelsstrasse aus Böhmen durch das Bayerische Waldgebirge auf die Donau. Dies und die eigenen lokalen Interessen Deggendorfs liessen bald nach Eröffnung der Bayerischen Ostbahnlinie Straubing-Passau im Jahre 1860 das Project zur Erbauung einer Eisenbahn von Deggendorf rechtes Donauufer nach der Station Plattling an der eben genannten Bahnlinie auftauchen, und es wurde die Ausführung einer solchen der Gegenstand eines besonderen Actienunternehmens. Die betreffende Gesellschaft bildete sich 1865 mit Sitz in Deggendorf und einem Anlagecapital von 300 000 Gulden in St.-Actien, erhielt noch in demselben Jahre die Concession zum Bau und Betrieb der gedachten Linie und eröffnete die 8,17 km lange Bahn am 8. März 1866. Dieselbe war zu Folge besonderer Genehmigung in leichterem Oberbau hergestellt und wurde mit leichteren Locomotiven befahren; sie ähnelte den heutigen Secundärbahnen. Zunächst leitete die Gesellschaft den Betrieb selbst, überliess denselben aber dann vom 3. Juli 1867 ab an die Gesellschaft der Bayerischen Ostbahnen, gegen Berechnung der wirklichen Betriebskosten und 1504 Gulden pro anno extra als Beitrag zur Centralverwaltung, für Mitbenutzung des Bahnhofes Plattling und als Zinsen des für die Anschlussbauten in Plattling erforderlich gewesenen Anlagecapitals.

Der Verkehr gestaltete sich durchaus günstig, so dass die St.-Actien

pro 1866	1867	1868	1869	1870	1871
4	5	6	6	$5^1/_2$	$5^1/_2$ %

Dividende erhalten konnten, ein für eine so kurze Bahn gewiss sehr günstiges Resultat.

In Veranlassung ihres Projectes Mühldorf-Landau-Plattling-Deggendorf bis zur böhmischen Grenze vor Eisenstein schloss die Bayerische Ostbahngesellschaft unterm 7. September 1872 mit der Plattling-Deggendorfer Eisenbahngesellschaft, deren Linie in die Trace der projectirten Bahn Plattling-Eisenstein fallen sollte, einen Kaufvertrag ab, inhaltlich dessen sie ein Kaufgeld von 277 000 Gulden zahlte, der Vertrag aber erst bei Eröffnung der Strecke Plattling-Eisenstein perfect werden sollte. Dieser Termin fiel auf den 16. September 1877, nachdem die Bayerischen Ostbahnen inzwischen durch Kauf in das Eigenthum des bayerischen Staats übergegangen waren, welcher in jenen Vertrag eintrat, so dass die Plattling-Deggendorfer Eisenbahn zu dem erwähnten Termin gleichfalls in den Besitz des Staats überging. Die Bahn wurde bei der Linie Plattling-Eisenstein zum Theil mitbenutzt, der nicht verwendbare Theil aber abgetragen.

Plattling-Deggendorfer Eisenbahnpapiere giebt es demnach nicht mehr im Verkehr.

Pommersche Centralbahn.

Behufs Erschliessung des an Erzeugnissen des Ackerbaues reichen mittleren Pommerns wurde unterm 5. Juli 1870 einer am 13. Juni desselben Jahres gebildeten Actiengesellschaft unter obigem Namen die Concession zum Bau einer Bahn von Konitz nach Wangerin ertheilt.

Das Grundcapital war auf 22 080 000 Mk. festgesetzt und je zur Hälfte in Stamm- und St.-Pr.-Actien emittirt worden.

Der Bau begann 1871, gerieth aber, nachdem ungefähr 9 000 000 Mk. verbraucht, in Folge finanzieller Nothlage der Gesellschaft 1873 ins Stocken. Dieselbe beschloss deshalb den freihändigen Verkauf des Unternehmens, wurde aber noch vor Verwirklichung dieses Beschlusses von der gerichtlichen Concurserklärung ereilt, und an Stelle der dadurch gesetzlich aufgelösten Gesellschaft trat der gerichtlich bestellte Concursverwalter. Der bereits erworbene Grund und Boden und die ausgeführten Bauten waren gerichtlich auf 7 316 100 Mk. abtaxirt worden, indess ergab der

erste gerichtliche Verkaufstermin 1874 überhaupt kein Angebot. Nachdem später die Berliner Handelsgesellschaft ein solches von 1 500 000 Mk. abgegeben, dieses aber von dem Concursgericht nicht angenommen worden war, erstand 1875 der Staat die Bahn für 2 250 000 Mk. Die von der Gesellschaft gestellte Caution im Betrage von 650 000 Mk. wurde von demselben als verfallen inne behalten.

Die zu 13 050 000 Mk. veranschlagte weitere Ausführung des Baues wurde der damaligen königlichen Direction der Ostbahn in Bromberg übertragen, unter deren Verwaltung die 149 km lange Strecke auch nach der 1877/78 erfolgten Eröffnung verblieb. Dieselbe hat nur Secundärbetrieb.

Aus der Liquidationsmasse fanden die Gläubiger der Gesellschaft volle Befriedigung; die Inhaber der St.-Pr.-Actien erhielten pro Stück à 600 Mk. 3 Mk. 10 Pfg., während die St.-Actien leer ausgingen und daher werthlos sind.

Eisenbahnpapiere der Pommerschen Centralbahn giebt es nicht mehr im Verkehr.

Posen-Kreuzburger Eisenbahn.

Gleichzeitig mit der oben behandelten Oels-Gnesener Eisenbahn entstand die Posen-Kreuzburger. Die Gesellschaft constituirte sich mit Sitz in Posen ebenfalls 1872. Das Grundcapital betrug 36 000 000 Mk., wovon 14 400 000 Mk. in St.-Actien und 21 600 000 Mk. in St.-Pr.-Actien aufgelegt wurden, doch mussten von den ersteren mangels voller Einzahlung Actien im Betrage von 195 000 Mk. caduzirt werden. Ausserdem erhielt die Gesellschaft an Subventionen von der Stadt Posen, dem Kreise Schildberg und einem Privatinteressenten 110 000 Mk.

Die Concession erfolgte unterm 7. Oktober 1872, der Bau begann im August 1873 und es wurde die Bahn am 10. Dezember 1875 dem Verkehr übergeben. Der Bau war seitens der Deutschen Reichs- und Continental-Eisenbahn-Baugesellschaft ohne Verwickelung durchgeführt worden.

Die Baulänge betrug 200,4 km, wozu jedoch in 1876 noch die Güterverbindungsgleise bei Kempen an die Breslau-Warschauer Bahn und bei Posen an die Märkisch-Posener Bahn mit zusammen 2,9 km kamen.

Die Posen-Kreuzburger und die Oels-Gnesener Eisenbahn beherrschen im Grossen genommen dasselbe Gebiet, Beide gehen von der Rechten-Oder-Ufer-Eisenbahn aus, schneiden sich gegenseitig

und führen nach der Mitte der Provinz Posen. Wie früher der südöstliche Theil dieser jeglicher Bahn entbehrte, so waren jetzt zwei solche auf einmal zu viel, zu viel wenigstens für die sie besitzenden Gesellschaften. Bereits 1874, also noch während des Baues, beschloss die Gesellschaft Weiterführung ihrer Bahn von Kreuzburg in das Hüttenrevier bei Gleiwitz, um sich von der Oberschlesischen und Rechten-Oder-Ufer-Bahn unabhängig zu machen. Sie erhielt auch 1875 die Genehmigung zu den generellen Vorarbeiten, liess das Project aber wieder fallen. Wenn auch die neue Linie den Weg aus dem oberschlesischen Kohlen- und Bergwerkrevier nach Posen um über 20 km kürzt, so fiel derselben doch nur ein geringer Theil des directen Verkehrs zu, und der Lokalverkehr vermochte sie, weil durch Oels-Gnesen beeinträchtigt, ebenfalls nicht genügend zu alimentiren. Die finanziellen Ergebnisse waren dementsprechend, wenn auch etwas besser als bei Oels-Gnesen, so doch immer noch dürftig. Den St.-Actien konnte während des selbstständigen Bestehens der Bahn nie eine Dividende gezahlt werden, auch die St.-Pr.-Actien erhielten für das erste Betriebsjahr 1876 nichts, und dann ab 1877 mit 1 % beginnend auch nur eine wenn auch stetig steigende, so doch unter den ihnen statutenmässig zustehenden 5 % zurückbleibende Dividende, und es waren bei Verstaatlichung der Bahn ult. 1883 an solcher 20,09 % rückständig. 1878 war der Gesellschaft eine 5procentige Anleihe im Betrage von 1 200 000 Mk. privilegirt und diese nach und nach bis 1882 begeben worden.

Das Anlagecapital stellte sich somit auf 37 200 000 Mk. und für 1 km auf 182 980 Mk.

Im Jahre 1883 trat der Staat mit der Gesellschaft behufs Erwerbes der Bahn, bei sofortieer Uebernahme und Auflösung der Gesellschaft, in Unterhandlung unter Angebot von 300 Mk. in 4procentigen Consols für je 3 St.-Actien à 300 Mk. und von 600 Mk. desgleichen für je eine St.-Pr.-Actie gleichen Nominalbetrages. Die Gesellschaft nahm die Offerte an, so dass die Bahn laut Gesetz vom 24. Januar 1884 mit Schlussrechnung per ult. 1883 am 1. März 1884 in das Eigenthum des Staates überging, worauf sich 1885 die Gesellschaft auflöste. Die Linie wurde der königlichen Eisenbahndirection in Breslau unterstellt und gehört zum Betriebsamt Posen.

Nach Obigem stellte sich der Kaufpreis, wie folgt:

für 14 205 000 Mk. St.-Actien 4 735 000 Mk. in 4procentigen Consols
für 21 600 000 Mk. St.-Pr.-Actien 21 600 000 Mk. in 4 „ „

Summa 26 335 000 Mk., wozu noch die volle 5procentige Anleihe von 1 200 000 Mk. kam.

An Fonds fielen dem Staat 1 435 514 Mk. zu.

Die rückständigen Dividenden der St.-Pr.-Actien wurden nicht nachgezahlt.

Nachdem die Anleihe ihres hohen Zinsfusses wegen bereits per 2. Januar 1885 zur Rückzahlung gekündigt, giebt es Posen-Kreuzburger Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Preussisch-Niederländische Verbindungsbahn.

(Viersen-Venlo.)

Trotzdem diese Linie als kürzeste Route vom Rhein nach den Niederlanden bereits 1854 vom preussischen Handelsministerium ins Auge gefasst war, blieb die Ausführung derselben doch der Privatindustrie überlassen, und es bildete sich hierzu mit Concession vom 21. August 1863 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen. Diese Concession erstreckte sich auf den Bau einer Bahn von Venlo in Holland über Kaldenkirchen nach Viersen an der Linie Gladbach-Ruhrort und von Kaldenkirchen andererseits nach Kempen an der Linie Köln-Cleve der Rheinischen Eisenbahn. Das Grundcapital war auf 4 500 000 Mk. festgesetzt. Noch während des Baues verkaufte die Gesellschaft die Strecke Viersen-Kaldenkirchen und das linke Gleis der Doppelstrecke von da bis zur Grenze gegen Venlo, 19,2 km lang, unter dem Beding der Fertigstellung ihrerseits an die Bergisch-Märkische Eisenbahn für 3 402 000 Mk., welche Strecke im Jahre 1866 eröffnet wurde.

Das rechtsseitige Gleis Kaldenkirchen-Grenze verkaufte sie gleichzeitig für 378 000 Mk. an die Rheinische Eisenbahngesellschaft und trat ferner an diese die Concession zu Kaldenkirchen-Kempen ab, worauf sich 1866 die Gesellschaft auflöste.

Da erst Ratenzahlungen auf die Actien erfolgt waren, hatte es Eisenbahnpapiere der Preussisch-Niederländischen Verbindungsbahn noch nicht im Verkehr gegeben.

Prinz-Wilhelms-Bahn.

(Steele-Vohwinkel.)

Die Verbindung der Ruhr mit der Wupper, welche durch die hier zu behandelnde Bahn bewerkstelligt wird, bildete das erste Eisenbahnproject in Preussen, und es ist desselben bereits im ersten Theil dieses Werkes auf S. 102 gedacht. Es kam damals aus

dort gleichfalls schon erörterten Gründen nicht zur Verwirklichung; ein neuer Anlauf wurde 1835 in dem auf S. 231 bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn erwähnten Project Elberfeld-Witten a. d. Ruhr genommen, doch auch die hierzu bereits gebildete Gesellschaft musste sich unverrichteter Sache wieder auflösen. Erst nachdem die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn 1841 eröffnet worden war, gelang es, auch das Ruhr-Wupperproject glücklich durchzuführen. Durch die Eröffnung von Düsseldorf-Elberfeld hatte sich aber der Zweck des hier in Rede stehenden Unternehmens erheblich erweitert. Früher hatte man hauptsächlich die Versorgung der Fabrikstädte Elberfeld und Barmen mit Kohlen im Auge gehabt, während jetzt der Zweck der Bahn auch dahin ging, die Ruhrkohlen per Bahn bis an den Rhein zu führen, indem die Ruhr keine besonders günstige Wasserstrasse bildete, da hier die Schiffahrt durch zahlreiche Schleusen beschränkt wurde.

Im Jahre 1843 bildete sich zur Ausführung des Projectes eine Actiengesellschaft mit Sitz in Langenberg; dieselbe nahm mit Genehmigung Sr. Königl. Hoheit des Prinzen Wilhelm von Preussen (Oheim des damals regierenden Königs Friedrich Wilhelm III.) als Gouverneur der preussischen Rheinlande nach diesem den Namen „Prinz-Wilhelms-Eisenbahngesellschaft“ an und erhielt unterm 2. Mai 1845 die definitive Concession, nachdem der Bau mit vorläufiger Genehmigung vom 21. Juni 1844 bereits begonnen hatte. Die Trace wurde auf die Linie von dem linken Ruhrufer gegenüber der Stadt Steele über Langenberg nach Station Vohwinkel der Düsseldorf-Elberfelder Bahn festgesetzt, die in diese Trace fallende 7,3 km lange Kohlenpferdebahn von der Ruhr bis in die Nähe von Langenberg, welche gleichfalls bereits den Namen Prinz-Wilhelms-bahn geführt hatte, für 300 000 Mk. käuflich erworben, zur Locomotivbahn umgebaut und die ganze 31,4 km lange Linie Steele-Vohwinkel am 1. Dezember 1847 dem Betriebe übergeben.

Das Grundcapital belief sich auf 3 900 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit zunächst 4 % Bauzinsen, doch wurden später mit Privileg von 1847/48 und 1855 zur Vollendung des Baues, Vermehrung der Betriebsmittel, Begleichung schwebender Schulden, Zahlung rückständiger Zinsen und Bildung eines Neubaufonds behufs Ausführung der Ruhrbrücke nach Steele drei 5procentige Prioritätsanleihen im Betrage von 3 300 000 Mk. aufgenommen. Demnach belief sich das gesammte Anlagecapital auf 7 200 000 Mk., mithin für 1 km auf 229 300 Mk.

Die erwähnte Ruhrbrücke ist erst später unter der Bergisch-Märkischen Verwaltung vollendet worden.

Die Hauptseite des Verkehrs bildete von Anfang an naturgemäss der Kohlentransport, während der übrige Güter-, besonders aber der Personenverkehr sehr geringe Resultate aufwies. In Folge dessen, sowie durch die hohe Capitalsbelastung der Bahn, wobei wiederum die grössere Hälfte des Anlagecapitals in Anleihen bestand, bot das finanzielle Endresultat kein erfreuliches Bild. In den ersten sieben Jahren konnte nur ein einziges Mal pro 1849 eine kleine Dividende gezahlt, sonst aber häufig nicht einmal die Zinsen der Anleihen aus den Betriebsüberschüssen berichtigt werden.

In dieser misslichen Lage trug die Gesellschaft 1853 ihr Unternehmen dem preussischen Staat zum Kauf an, doch übernahm derselbe laut Gesetz vom 13. März am 27. März 1854 nur Verwaltung und Betrieb für Rechnung der Gesellschaft ohne jede Garantie seinerseits und unterstellte die Linie der königl. Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Elberfeld.

Nachdem, wie schon gesagt, vorher nur ein einziges Mal und zwar pro 1849 eine Dividende von 1 % hatte gezahlt werden können, war solches nun von 1855 ab, wenn auch nur in geringen Beträgen, so doch fast regelmässig möglich; es erhielten die Actien pro:

1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862
1	1½	1⅓	2	1½	2	½	0 %.

Trotz dieser geringen Rentabilität der Bahn wurde dieselbe per 1. Januar 1863 von der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft käuflich erworben, da sie ein Verbindungsglied von deren nördlichen und südlichen Strecken bildet. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn übernahm hierbei Schulden und Anleihen als Selbstschuldner, kündigte dieselben aber sofort resp. löste sie in Bergisch-Märkische Obligationen mit gleichem Nennwerth und Zinsfuss ein. Zur Abfindung der Stammactionäre zahlte sie je nach Wahl derselben pro Actie à 300 Mk. 120 Mk. baar, resp. für je 5 Prinz-Wilhelmsbahnactien à 300 Mk. (= 1500 Mk.) 3 Bergisch-Märkische St.-Actien Lit. A à 300 Mk. (= 900 Mk.) Nominalwerth.

Nach Schluss des Liquidationsverfahrens löste sich die Gesellschaft noch im Jahre 1863 auf.

Nach Obigem giebt es bereits seit Uebergang der Bahn in das Eigenthum der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft Prinz-Wilhelmsbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn.

Sobald die Ausführung einer Eisenbahn von Altona über Neumünster nach Kiel als der ersten in den damals noch zum Königreich Dänemark gehörigen Elbherzogthümern Schleswig und Holstein gesichert war, bildete sich ein Comité zur Anstrebung einer Bahn von Neumünster nach Rendsburg an der Eider, einer der wichtigeren Städte Holsteins mit regem Handel und eigener Schifffahrt, und dann 1844 eine neue Actiengesellschaft mit Sitz in Rendsburg. Dieselbe erhielt unterm 4. April 1845 zu der genannten Linie auf einen Zeitraum von 100 Jahren die dänische Concession. Der Bau der 34 km langen Strecke wurde in fünf Monaten bewirkt, die Bahn am 18. September desselben Jahres eröffnet und zunächst durch die Altona-Kieler Eisenbahn gegen Berechnung der Selbstkosten und einen Zuschuss zur Centralverwaltung betrieben.

Das Anlagecapital belief sich auf 520 000 dänische Reichsbankthaler (1 Reichsbk.-Thlr: = 2 Mk. 25 Pf.) = 1 170 000 Mk. d. Reichswährung in St.-Actien, wozu noch mit Privileg von 1847 und 1854 Anleihen im Gesammtbetrage von 190 000 Reichsb.-Thlr. = 427 500 Mk. d. Reichsw. kamen. Dieselben waren bestimmt als Vergütung an die Altona-Kieler Eisenbahn für Gestellung der Betriebsmittel und zum Bau des 0,6 km langen Verbindungsgleises in Rendsburg nach dem Bahnhofe der 1854 eröffneten Südschleswigschen Bahnen unter Ueberbrückung der Eider. Brücke und Verbindungsbahn wurden 1856 dem Verkehr übergeben.

Nachdem die Altona-Kieler Gesellschaft 1860 sich vergebens um den käuflichen Erwerb der Bahn bemüht hatte, wurde der Betriebsvertrag gelöst, worauf die Gesellschaft von 1861 ab den Betrieb selbst übernahm.

Zur Beschaffung der nunmehr erforderlichen eigenen Betriebsmittel musste mit Privileg von 1860 eine neue Anleihe im Betrage von 120 000 Reichsb.-Thlr. = 270 000 Mk. d. Reichsw. aufgenommen werden. Damit stellte sich das Gesammtanlagecapital auf den Werth von 1 867 500 Mk. oder für 1 km auf 53 974 Mk., so dass diese Bahn die billigste Vollbahn Deutschlands ist. Der Verkehr gestaltete sich von Anfang an ganz gut, hat sich aber — abgesehen von den hier besonders guten Jahren 1848/51 —, solange die Bahn in Rendsburg ohne Anschluss blieb, nicht wesentlich gehoben; die Fortsetzung in den Schleswigschen Bahnen aber brachte einen bemerkenswerthen Aufschwung. Die finanziellen Resultate wurden indess durch die hohen Betriebskosten wesentlich

beeinträchtigt. Dieselben schwankten zur Zeit der Betriebsführung durch die Altona-Kieler Bahn in den Jahren mit normalem Verkehr zwischen 61 und 71 % der Bruttoeinnahme. Die Haupteinnahmequelle hat unverändert der Personenverkehr gebildet. Die Jahre 1848/51, welche bei allen anderen Bahnen der politischen Unruhen wegen starke Rückgänge brachten, sind hier die Glanzperiode gewesen, indem in diesen der Bahn bedeutende Truppentransporte zufielen. Die Dividenden stellten sich in den einzelnen Jahren, wie folgt:

pro	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855
	4	4	10½	10	11⅓	7	4	4	4	5 %

pro	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	
	6½	6¼	6	6½	6½	6½	7¾	10 %	im Durchschnitt 6,66 %.

Per 1. Januar 1864 verkaufte die Gesellschaft ihr Unternehmen an den englischen Eisenbahnunternehmer Sir Morton Peto, welcher die anschliessenden Südschleswigschen Bahnen in Pacht hatte und der Concessionsträger für die Nordschleswigschen Linien war. Derselbe zahlte pro Actie im Werthe von 450 Mk. 785,5 Mk., mithin für das gesammte Actiencapital im Werthe von 1 170 000 Mk. 2 047 500 Mk. und übernahm die Anleihen und eine schwebende Schuld mit zusammen 765 000 Mk. d. Reichsw. als Selbstschuldner, verkaufte aber seinerseits das Unternehmen sofort wieder per 1. Januar 1864 an die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft mit einem Verdienst von 292 500 Mk. d. Reichsw.

Die Bahn ging somit am genannten Tage direct in das Eigenthum der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft über, welche die Prioritätsobligationen in solche ihres Unternehmens umtauschte.

Die Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahngesellschaft löste sich gleichzeitig auf.

Papiere derselben giebt es schon seit 1864 nicht mehr im Verkehr.

Rheinische Eisenbahn.

Dieselbe war die erste Bahn Preussens und Deutschlands überhaupt zur unmittelbaren Verbindung mit dem Ausland.

Nachdem schon 1833 die Genehmigung zur Bildung einer Actiengesellschaft zwecks Erbauung einer Eisenbahn von Köln an die belgische Grenze behufs Herstellung einer durchgehenden Schienenverbindung zwischen den grossen Handelsplätzen Köln und Antwerpen ertheilt war, diese sich aber vor Verwirklichung des Projectes wieder aufgelöst hatte, indem die von ihr gewählte Trace,

welche Düren und Aachen nicht berührte, seitens der Regierung beanstandet wurde, bildete sich 1836 eine neue Gesellschaft als „Preussisch-Rheinische" mit Sitz in Köln, welche, den Forderungen der Regierung auch bezüglich der Trace entsprechend, unterm 21. August 1837 als „Rheinische Eisenbahngesellschaft" die landesherrliche Bestätigung und Concession erhielt.

Der Bau der 85,4 km langen Bahn von Köln über Düren und Aachen nach Herbesthal an der belgischen Grenze begann 1838. Hiervon wurde die erste Theilstrecke Köln-Müngersdorf am 2. August 1839, die Fortsetzung bis Aachen am 6. September 1841, die Schlussstrecke Aachen-Herbesthal aber erst am 15. Oktober 1843 dem Betriebe übergeben, bei gleichzeitiger Fertigstellung der belgischen Anschlusslinien über Lüttich und Mecheln nach Brüssel, Antwerpen, Ostende mit Schiffsverbindung nach England sowie an die französische Grenze gegen Valenciennes, von wo aus französischerseits die Bahn nach Paris 1846 eröffnet wurde.

Das Grundcapital war auf 9 000 000 Mk. in St.-Actien à 750 Mk. mit 5 % Banzinsen festgesetzt gewesen, doch erwies sich diese Summe wegen der schwierigen und grossartigen Erdarbeiten, Dämme Einschnitte, Tunnel, Viaducte und Brücken bei Weitem zu niedrig. Schon die erste Anlage der Bahn erforderte einen Mehraufwand von 12 000 000 Mk. Hiervon wurden mit Privileg von 1838: 4 500 000 Mk. durch Ausgabe von St.-Actien und 7 500 000 Mk. in 4 procentigen Pr.-Obligationen aufgebracht. Von Ersteren übernahm die belgische Regierung 3 000 000 Mk. Zu den später erforderlichen Erweiterungsbauten auf der Stammstrecke und zur Anlage des zweiten Gleises wurden mit Privileg von 1843: 3½ procentige Pr.-Obligationen im Betrage von 3 750 000 Mk., mit Privileg von 1844 gleichfalls 3 750 000 Mk. St.-Pr.-Actien und mit Privileg von 1855: 3 000 000 Mk. St.-Actien ausgegeben. Für die 3½ procentigen Pr.-Obligationen hatte der preussische Staat die volle Zinsgarantie übernommen, doch ist dieselbe nie erforderlich geworden. Den St.-Pr.-Actien waren 4 % feste Zinsen zugesichert, doch waren sie zu höherer Dividende mit den St.-Actien gleichberechtigt. Auf Antrag der Besitzer wurden dieselben später zum Theil in St.-Actien umgetauscht. Das Gesammtanlagecapital für die Stammstrecke stellte sich hiernach auf 31 500 000 Mk., mithin für 1 km auf 368 852 Mk.

Bis 1856 bestand das Unternehmen nur aus dieser einen Linie. Dank der Bedeutung der Städte Köln und Aachen, dem überhaupt dicht bevölkerten Verkehrsgebiet der Bahn und der Wichtigkeit dieser als Mittelglied der Weltroute nach Belgien,

Frankreich und England setzte der Personenverkehr von Anfang an mit verhältnissmässig gewaltigen Zahlen ein und überwog in dieser ersten Periode den Güterverkehr mit geringen Ausnahmen. Dieser Letztere wurde besonders durch die Kohlen- und Eisentransporte aus dem von der Bahn beherrschten Inde- und Wormgebiet befruchtet. Wenn trotzdem der Rentabilitätsmesser für Actienunternehmen, die Dividendentabelle, in den ersten zehn Jahren kein besonders erfreuliches Bild liefert, so liegt der Grund in dem enorm hohen Anlagecapital, welches das anderer Bahnen jener Periode um das Dreifache übersteigt. Dieselbe stellt sich, wie folgt:

pro	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
	3½	3	3½	4	0	1	2½	3½	3½ %

pro	1853	1854	1855	1856
	2	5½	6¼	6¼ %.

Hierbei war zur Ermöglichung der Zahlung der 4procentigen Dividende pro 1847 eine schwebende vorübergehende Schuld im Betrage von 540 000 Mk. aufgenommen worden.

Durch Ankauf der vorher selbstständigen Bonn-Kölner und Köln-Krefelder Bahnen sowie durch umfangreiche Neubauten entwickelte sich das Unternehmen zu einem der grossartigsten und bestgeleitetsten Privatbahnunternehmungen Preussens und Deutschlands in einer schliesslichen Totallänge von 1354 km, einschliesslich von 65,8 km Industriebahnen ohne öffentlichen Verkehr. Das Gesammtunternehmen lässt sich zergliedern in die Stammstrecke, in die linksrheinische Linie von Bingerbrück im Süden bis Nymwegen und Zevenaar nördlich in Holland mit Zweig nach Venlo in Holland, in die Eifelbahn Köln-Trier und in die rechtsrheinische Linie von Oberlahnstein im Süden bis Duisburg und weiter nach Nordosten bis Quakenbrück mit den in Düsseldorf und Duisburg abzweigenden und in Dortmund wieder zusammenlaufenden Linien in das Ruhrkohlenrevier. Die Ausdehnung des Unternehmens auf dem linken Rheinufer datirt von 1856, in welchem Jahr die Gesellschaft die generelle Concession erhielt zum Ankauf der Bonn-Kölner Bahn und zum Weiterbau von Rolandseck, dem südlichen Endpunkte dieser, über Coblenz nach Bingerbrück, zum Erwerb der Köln-Krefelder Bahn, zum Weiterbau von Krefeld nach Nymwegen in Holland, sowie zum Bau einer Zweigbahn von Station Düren der Stammstrecke in das Eifelgebirge.

Zunächst erwarb sie hierzu per 1. Januar 1857 das Bonn-Kölner Eisenbahnunternehmen in der 46,8 km langen Linie Köln-Bonn-Rolandseck unter Umtausch der Bonn-Kölner St.-Actien im Nominalwerth von 3 153 600 Mk. in Rheinische Pr.-St.-Actien gleichen

Nennwerths mit 5½ % festen Zinsen und Anrecht auf höhere Dividende, gleich den Rheinischen St.-Actien, sowie unter Uebernahme der Bonn-Kölner Pr.-Obligationen von ursprünglich 2 250 000 Mk. ohne Umtausch als Selbstschuldner. Die Fortsetzung dieser Linie nach Süden über Coblenz bis Bingerbrück wurde 106,1 km lang 1858/59 eröffnet, und später aus dieser heraus mit Concession von 1873 und Eröffnung in 1878 behufs Erschliessung der dortigen Trasslager und Basaltlavabrüche eine 14,8 km lange Zweigbahn von Andernach nach Niedermendig gebaut, sowie mit Concession und Eröffnung in 1879 eine 2,4 km lange Zweigbahn von Andernach nach der Rheinwerft daselbst hergestellt. Die 52,7 km lange Köln-Krefelder Bahn erwarb die Gesellschaft per 1. Juli 1860 gegen Umtausch von deren St.-Actien im Nominalbetrage von 3 900 000 Mk. in solche des Rheinischen Unternehmens in gleichem Nennwerth und Uebernahme der Pr.-Obligationen mit ursprünglich 2 100 000 Mk. ohne Umtausch als Selbstschuldner. Bei verlangter Baareinlösung der Köln-Krefelder St.-Actien wurden per Actie à 300 Mk., entsprechend der bisherigen Dividende, nur 77,5 Mk. gezahlt. Behufs Verbindung mit Rotterdam, Haag und Amsterdam trieb die Gesellschaft mit Concession von 1856 diese Linie von Krefeld über Cleve bis zur holländischen Grenze gegen Nymwegen und mit Concession von 1863 von Cleve bis zur holländischen Grenze gegen Zevenaar (auf dem rechten Rheinufer, mit Dampffähre über den Rhein) vor, beide in einer Gesammtlänge von 91,3 km 1863/65 eröffnet. Aus dieser Linie heraus baute sie mit Concession von 1865 von Kempen nach Kaldenkirchen und erwarb gleichzeitig das rechtsseitige Gleis der von der Preussisch-Niederländischen Verbindungsbahngesellschaft bereits begonnenen Strecke von da bis zur holländischen Grenze gegen Venlo für 378 000 Mk. Die ganze 19,8 km lange Linie wurde 1868 eröffnet und hierdurch der dritte Anschluss an das holländische Bahnnetz gewonnen. In Anlehnung an die Köln-Krefelder Linie gelangte ferner mit Concession von 1867 und Eröffnung in 1869 zur Abkürzung des Winkels bei Köln die 47,8 km lange Strecke Neuss-Düren, ferner mit Concession von 1871 und Eröffnung in 1878 die 21,2 km lange Linie von Neuss nach der Fabrikstadt Viersen, sowie mit Concession von 1872 und Eröffnung in 1877 die 23,3 km lange Bahn von Krefeld über M. Gladbach nach Rheydt (Beide mit zahlreichen Fabriken und bedeutender Industrie) und gleichzeitig eine Verbindungscurve jenseits Krefeld nach Linn (Station an der Linie nach Essen) mit einer Neubaulänge von 3,5 km zur Ausführung. Hiermit schliessen die zu der vorstehend als linksrheinische Linie bezeichneten Gruppe gehörigen Strecken.

Wir kommen nun zu der Eifelbahn Köln-Trier. Der Anfang zu dieser bestand in der Linie Düren-Euskirchen-Call, welche den Zweck hatte, die Berg- und Hüttenwerke der vorderen Eifel und des Schleidener Thals zu erschliessen. Die Concession zu derselben erfolgte 1856, die Eröffnung der 53,7 km langen Linie aber erst 1864/67. Die südliche Fortsetzung von Call nach Trier, die eigentliche Eifelbahn, war von dem Staate besonders gewünscht worden, um der dortigen armen Bevölkerung durch Erschliessung der zahlreichen Eisenerzgruben aufzuhelfen. Derselbe übernahm deshalb auch eine 4procentige Zinsgarantie für das erforderliche Anlagecapital und ertheilte im Jahre 1866 die definitive Concession. Die Eröffnung dieser 118 km langen Bahn erfolgte 1868/71 und diejenige der aus dieser bei Ehrang abzweigenden 3 km langen Bahn nach dem Eisenhüttenwerk Quint 1872.

Zur directen Verbindung der Eifelbahn mit Köln baute die Gesellschaft laut Concession von 1872 — ohne Staatsgarantie — die Linie Euskirchen-Kalscheuren bei Köln, 29,4 km lang, 1875 eröffnet. Inzwischen waren noch aus der Stammstrecke heraus zwei Zweigbahnen hergestellt worden und zwar mit Concession von 1862 von der Endstation Herbesthal nach der industriereichen Stadt Eupen, 5,3 km lang, 1864 eröffnet, und mit Concession von 1868 von Stolberg bei Aachen über Höngen nach Alsdorf (Steinkohlengruben), 13,1 km lang, 1870 dem Betriebe übergeben.

Die Uebertragung des Unternehmens auf das rechte Rheinufer datirt von 1860, in welchem Jahre die Gesellschaft die Concession zum Bau einer Eisenbahnbrücke von Coblenz nach dem rechten Rheinufer bei Pfaffendorf, oberhalb Ehrenbreitenstein, mit Anschlussstrecke an die nassauischen Bahnen bis Oberlahnstein erhielt. Brücke und Bahn wurden unter Staatszinsgarantie gebaut und zusammen 7,8 km lang 1864 eröffnet.

Im Norden ging die Gesellschaft 1863 auf das rechte Rheinufer über, indem sie aus der Linie Köln-Krefeld von Oppum in das Ruhrkohlenrevier zunächst bis Essen baute, welche 34 km lange Linie 1866 eröffnet wurde. Die Ueberschreitung des Rheins in dieser Trace geschah zunächst durch Dampftraject zwischen Rheinhausen und Hochfeld, indess wurde auf Grund der Concession von 1871 auch hier eine feste Eisenbahnbrücke gebaut und Ende 1873 dem Verkehr übergeben. In der Trace dieser Linie, zwischen Mülheim und Essen, hatte bereits seit 1858 eine Güterpferdebahn bestanden, welche die Rheinische Gesellschaft für 600 000 Mk. käuflich erwarb und zur Locomotivbahn umbaute.

Ausgehend von Pfaffendorf, dem Endpunkt der Coblenzer Rheinbrücke auf dem rechten Ufer, baute die Gesellschaft mit Concession von 1866 in nördlicher Richtung hart am Strom sich haltend nach Troisdorf an der Linie Köln-Giessen der Köln-Mindener Bahn, und hierdurch wurde in Verbindung mit den Linien dieser eine „rechtsrheinische Linie“ bis nördlich nach Duisburg hergestellt. Die 70,2 km lange Strecke bis Troisdorf wurde 1869/71 eröffnet und aus dieser zur weiteren Verbindung mit den linksrheinischen Linien von Obercassel ein Dampftraject nach Bonn mit den erforderlichen Ufergleisen hergestellt und 5,07 km lang 1870 dem Verkehr übergeben, sowie eine 3,6 km lange Zweigbahn von Station Friedrich-Wilhelms-Hütte nach Siegburg gebaut und 1872 eröffnet. Um aber eine durchgehende eigene Linie auf dem rechten Rheinufer zu besitzen, baute die Gesellschaft mit Concession von 1871 von Troisdorf nördlich weiter nach Speldorf an ihrer 1866 eröffneten Krefeld-Essener Strecke nebst Verbindungscurven von Norden und Süden nach Düsseldorf und wurde die durchgehende Linie 1873/74 und die Verbindungscurven 1876 in Betrieb genommen; die Gesammtlänge beträgt 89,5 km. Die weiteren Bauten der Gesellschaft galten der Ausdehnung ihrer rechtsrheinischen Linien weiter nach Osten und Nordosten. Zunächst trieb sie ihre Essener Linie noch weiter in das Kohlenrevier vor und zwar zunächst mit Concession von 1866 und Eröffnung in 1867 um 9,4 km bis Wattenscheid und mit Concession von 1871 und Eröffnung in 1874/75 um weitere 29,9 km bis Dortmund und Hörde. Hierzu wurden nach und nach von 1871 bis 1879 folgende Zweig- und Stichbahnen hergestellt: Hochfeld-Duisburg 2,4 km, Heissen-Osterfeld 9,9 km, Heissen-Rüttenscheid-Steele 12,6 km, Altendorf-Altenessen 4,7 km, Kray-Gelsenkirchen 4,7 km, und Kray-Wanne 8,9 km. Zu der Strecke Kray-Gelsenkirchen wurde der bereits als Privatanschlussgleis bestandene Theil Gelsenkirchen-Dahlbusch käuflich erworben. Hiernach baute sie mit Concession von 1873 und Eröffnung in 1879 die 74,1 km lange Bahn von Düsseldorf über Elberfeld-Barmen und Hagen nach Hörde bei Dortmund, woselbst diese Linie mit der nördlichen durch das Ruhrkohlenrevier zusammenstösst. Der dritte zu dieser Gruppe gehörige Bau galt der Verbindung ihres bisherigen Netzes und des Ruhrkohlenreviers mit den Emshäfen und dem oldenburgischen Bahnnetz. Die Concession zu dieser 173 km langen Linie Duisburg-Oberhausen-Rheine-Quakenbrück erfolgte 1873 und die Fertigstellung derselben in 1879. Auch hatte inzwischen die Gesellschaft bei Köln noch Verbindungsbahnen in einer Länge von 8,2 km hergestellt.

Die ferner noch von ihr in Bauangriff genommenen Zweigbahnen von Niedermendig nach Mayen, von Remagen nach Ahrweiler, von Löttringhausen bei Hörde über Annen und Witten nach Langendreer, die Stolberger-Thalbahn und die Verbindungsbahn in Dortmund von dem Rheinischen Bahnhofe nach dem der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn wurden erst unter Staatsverwaltung eröffnet. An Rheinübergängen waren vorhanden die feste Brücke bei Coblenz und drei Seiltrajecte, von welchen das zwischen Rheinhausen und Hochfeld 1872/73 ebenfalls durch eine feste Brücke ersetzt wurde; das zweite liegt zwischen Griethausen und Elten unterhalb Emmerich und das dritte zwischen Bonn und Obercassel. Die beiden letzteren sind jetzt noch (1889) als solche im Betrieb und dienen auch der Ueberführung von geschlossenen Personenzügen.

Während der ersten Periode des Unternehmens waren, wie wir bereits Eingangs entwickelt haben, an St.-Actien und an zum Umtausch in solche berechtigten St.-Pr.-Actien 20 250 000 Mk. emittirt und Anleihen im Betrage von 11 250 000 Mk. aufgenommen worden. Zu den grossartigen Neubauten, zum Erwerb der Bonn-Kölner und Köln-Krefelder Bahn, der Strecke Kaldenkirchen-Grenze gegen Venlo, der Pferdebahn Mülheim-Essen und des Anschlussgleises Gelsenkirchen-Dahlbusch sowie zur Subventionirung des St. Gotthardbahn-Unternehmens wurden nach und nach Actien im Betrage von 204 336 000 Mk. und ausserdem speciell für die Eifelbahn Call-Trier unter Staatsgarantie St.-Actien Lit. B im Betrage von 37 500 000 Mk. emittirt, sowie Anleihen in Höhe von 177 000 000 Mk. aufgenommen, so dass sich das Rheinische Anlagecapital auf 450 336 000 Mk. stellte, wozu noch die Bonn-Kölner Anleihen mit ursprünglich 2 250 000 Mk. und die Köln-Krefelder im Betrage von 2 100 000 Mk. kommen. Somit betrug das in dem Rheinischen Unternehmen überhaupt angelegte Gesellschaftscapital 454 686 000 Mk., mithin bei einer Gesammtlänge von 1354 km für 1 km 335 661 Mk.

Für das Anlagecapital der Eifelbahn Call-Trier hatte der Staat eine 4 procentige Zinsgarantie übernommen, wovon jedoch $^1/_4$ % dem Staat gegenüber die Stammbahn zu tragen hatte. Da die Zinsgarantie alljährlich in Anspruch genommen werden musste, so können die Bestimmungen bezüglich Verwendung des Reinüberschusses dieser Strecke über 4 % hier unerwähnt bleiben, dagegen ist hervorzuheben, dass der Staat in Folge der alljährlich geleisteten Zuschüsse (im Ganzen mit 9 193 368 Mk.) bereits im Jahre 1876 die Bahn in Verwaltung und Betrieb hätte nehmen können.

Von Anleihen waren seitens des Staats ausser der schon Eingangs behandelten von 1843 noch die für die Rheinbrücke bei Coblenz mit einer $4\frac{1}{2}$ procentigen und die für die Anschlussstrecke (Pfaffendorf-Oberlahnstein) mit einer 4 procentigen Zinsgarantie versehen gewesen. Beide Anleihen sind aber 1871 eingelöst worden. An Staatszinszuschüssen sind für das Anlagecapital der Coblenzer Brücke 1 166 907 Mk. und für das der Anschlussstrecke 922 212 Mk. erforderlich gewesen.

Was die Entwickelung des Verkehrs anbelangt, so war der Lokalverkehr auf den meisten Linien trotz der Concurrenz der Rheinschifffahrt ein äusserst reger. Bezüglich des belgischen Verkehrs hatte die Bahn in den Relationen von Nordosten mit der Bergisch-Märkischen Bahn zu kämpfen; ihre Linien nach Holland wurden im Allgemeinen nur von dem aus ihren eigenen und den südlicheren Strecken kommenden Verkehr befruchtet, und im Ruhrkohlenrevier war sie selbst erst spät als Concurrentin für die Bergisch-Märkische und Köln-Mindener Eisenbahn aufgetreten. Dessen ungeachtet und trotz der hohen Belastung des Unternehmens war die Rentabilität eine nur geringen Schwankungen unterworfene, gute; nur die in besonderer Rechnung betriebene Eifelbahn bleibt hiervon ausgeschlossen.

Die Dividenden der St.-Actien A stellten sich ab 1857, wie folgt:

pro	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866
	6	5	5	$4\frac{1}{2}$	5	6	6	6	7	$6\frac{1}{2}$ %

pro	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877
	$7\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{3}$	$7\frac{4}{5}$	$8\frac{2}{5}$	10	$9\frac{2}{5}$	9	8	8	$7\frac{1}{2}$	7 %

pro	1878	1879	incl. der Jahre 1844—1856
	7 %	7 %	im Durchschnitt 5,66 %.

Die St.-Actien Lit. B konnten alljährlich nur mit Hülfe der Zinsgarantie die statutenmässigen 4 % Zinsen erhalten.

1879 trat der preussische Staat mit der Gesellschaft wegen Ueberlassung ihres Unternehmens in Unterhandlungen. Dieselben führten dahin zum Abschluss, dass die Bahn, nachdem die 1,13 km lange Theilstrecke Niederlahnstein-Oberlahnstein bereits am 1. Mai 1879 an die königlich preussische Direction der Nassauischen Staatsbahnen abgegeben worden war, laut Gesetz vom 14. Februar 1880 mit Rechnung ab 1. Januar am 1. April desselben Jahres in Verwaltung und Betrieb und am 1. Januar 1886 bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft in das volle Eigenthum des Staates überging. Derselbe gab zunächst den älteren St.-Actien und St.-Pr.-Actien eine feste Rente von $6\frac{1}{2}$ %, den im Jahre 1879 emittirten bis incl. 1882 aber nur eine solche von 5 % und den

St.-Actien Lit. B, entsprechend der Zinsgarantie, 4 %. Bei dem späteren Actienumtausch zahlte er für je 8 Stück der nicht garantirten St.-Actien à 750 Mk. (= 6000 Mk.) 9750 Mk. in 4 procentigen Consols und für jede dieser Actien 3 Mk. 75 Pf. Convertirungsprämie. Die garantirten St.-Actien Lit. B wurden nur zum Nennwerth in 4 procentige Consols umgetauscht und erhielten keine Convertirungsprämie.

Der Kaufpreis stellte sich somit für den Staat, wie folgt:

für 224 586 000 Mk. nicht garantirt. Actien 364 952 250 Mk. in 4 procent. Consols
an Convertirungsprämie für diese 1 122 930 Mk. baar
für 37 500 000 Mk. St.-Actien Lit. B 37 500 000 Mk. in 4 procent. Consols,

wozu noch die Anleihen einschliesslich der ehemaligen Bonn-Kölner und Köln-Krefelder Bahn kamen. Von diesen waren ult. 1879 noch im Umlauf 175 780 400 Mk.

An Fonds fielen dem Staat 49 753 940 Mk. zu.

Die Bahn erhielt zunächst eine besondere königliche Direction in Köln; später aber wurden ihre Linien auf die königlichen Eisenbahndirectionen Köln linksrheinisch, Köln rechtsrheinisch und Elberfeld vertheilt. Die bereits begonnenen Neubauten führte der preussische Staat selbstredend zu Ende, die zahlreichen noch offen stehenden anderen Concessionen aber liess er fast sämmtlich unerledigt, da sie meist nur auf (durch die allgemeinen Verstaatlichungen hinfällig gewordenen) Concurrenzrücksichten basirten.

Die Anleihen der Gesellschaft waren zu 5 %, zu 4½ %, zu 4 % und zu 3½ % emittirt worden. Den Zinsfuss der 5 procentigen I. Emission von 1869, der 5 procentigen II. Emission von 1871 und der 5 procentigen III. Emission von 1873 hatte noch die Gesellschaft selbst per 1. Januar 1880 auf 4½ % herabgesetzt und die 5 procentige IV. Emission von 1874 sowie die 5 procentige V. Emission von 1876 zu demselben Termin gänzlich zur Rückzahlung gekündigt, während die 1877 privilegirte 5 procentige Anleihe VI. Emission überhaupt nicht begeben worden war. Somit gab es bei dem Uebergang der Bahn in den Besitz des Staats nur noch 4½-, 4- und 3½ procentige Anleihen. Zunächst wurde per 1. Januar resp. 1. April 1886 der Zinsfuss sämmtlicher nunmehr 4½ procentigen Pr.-Obligationen auf 4 % herabgesetzt und 1887 mit dem Umtausch der nunmehr 4 procentigen Anleihen in 3½ procentige Consols begonnen. Vorläufig wurden hiervon nur die ursprünglich 5 procentige Anleihe I. Emission von 1869, die ursprünglich 4½ procentige Anleihe III. Emission von 1865 III. Serie sowie die von Anfang an 4 procentige I. Emission von 1840 betroffen und die hierzu nicht abgestempelten Stücke dieser Anleihen per

2. Januar resp. 1. Juli 1887 zur baaren Rückzahlung gekündigt. Neuerdings ist das Umtauschverfahren in $3^1/_2$ procentige Consols auf die anderen noch vorhandenen 4 procentigen Anleihen ausgedehnt worden. Der Beginn des Umtausches der hierzu angemeldeten und der baaren Einlösung der hierzu nicht bereits abgestempelten Stücke ist wie folgt festgesetzt.

Ursprünglich 5 procentige Anleihe II. Emission von 1871,
Beginn des Umtausches 1. April 1890, Kündigung per 1. Juli 1890

Ursprünglich 5 procentige Anleihe III. Emission von 1873,
Beginn des Umtausches 1. April 1890, Kündigung per 1. Juli 1890

Ursprünglich $4^1/_2$ procentige Anleihe III. Emission von 1858 u. 1860
I. Serie, Beginn des Umtausches 1. Jan. 1890, Kündig. p 2. Jan. 1890

Ursprünglich $4^1/_2$ procentige Anleihe III. Emission von 1882
II. Serie, Beginn d. Umtausches 1. April 1890, Künd. p. 2. Jan. 1890

Ursprünglich $4^1/_2$ procentige Anleihe III. Emission von 1864 neue
II. Serie, Beginn d. Umtausches 1. April 1890, Künd. p. 2. Jan. 1890

Nach Beendigung des Umtausches resp. der Einlösung dieser Anleihen verbleibt nur noch die einzige schon ursprünglich $3^1/_2$ procentige Anleihe II. Emission von 1843 Die Stücke derselben lauten auf 600 Mk. Zinstermine 2. Januar und 1. Juli. Jährliche Tilgung mit $^1/_2$ % plus Zinszuwachs. Verloosung im Dezember auf 1. Juli. Verjährung der nicht abgehobenen Zinsen nach 5 Jahren und der ausgeloosten zur Einlösung nicht präsentirten Stücke nach 6 Jahren vom Tage der Fälligkeit ab gerechnet. In Umlauf befanden sich von dieser Anleihe ult. 1888 noch 1 744 800 Mk. Der Cours derselben betrug am 31. Dezember 1889 an der Berliner Börse 100 %.

Die seitens der Rheinischen Eisenbahngesellschaft s. Z. selbstschuldnerisch übernommenen Anleihen der von ihr käuflich erworbenen Bonn-Kölner und Köln-Crefelder Eisenbahn sind bereits bei den Abhandlungen über diese Unternehmungen selbst auf S. 277 resp. S. 358 behandelt.

Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Der Wunsch auf eine Verbindung der mächtigen Steinkohlenlager im Saargebiet mit dem Rheinstrom hatte schon 1840 das Project auf Erbauung einer Eisenbahn von Saarbrücken nach Bingen a. Rh. auftauchen lassen, und 1845 waren auch die allgemeinen Vorarbeiten seitens der zusammen getretenen Comités angefertigt worden. Das Project blieb damals aber unausgeführt,

und erst nachdem bereits ununterbrochene Schienenwege aus dem nordöstlichen Deutschland bis nach Rüdesheim a. Rh. (gegenüber Bingen) vorgetrieben und die linksrheinische Bahn Köln-Bingerbrück (an der Nahe Bingen gegenüber) zur Ausführung beschlossen waren, gelangte auch obiges Project zur Verwirklichung. Von der 1840 in Erwägung gezogenen Linie war inzwischen die Theilstrecke Neunkirchen-Saarbrücken seitens des preussischen Staats unter dem Namen der „Saarbrücker Eisenbahn" bereits hergestellt, und es erübrigte nun bloss noch die Strecke Neunkirchen-Bingen. Zur Ausführung derselben bildete sich 1856 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Kreuznach, und diese erhielt unterm 4. September desselben Jahres die Allerhöchste Concession zum Bau der gedachten Linie.

Das Anlagecapital war auf 27 000 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. bei 4 % Bauzinsen festgesetzt gewesen, doch fielen hierbei 951 000 Mk. aus. Bereits vor der definitiven Concessionirung hatte die Gesellschaft mit dem preussischen Staat dahin Vertrag geschlossen, dass dieser die Bauausführung und demnächst auch Verwaltung und Betrieb auf Kosten der Gesellschaft übernehme, und es wurde hierzu vorerst eine besondere königliche Direction in Kreuznach eingesetzt, 1859 aber das Unternehmen der königlichen Direction in Saarbrücken unterstellt.

Der Bau begann 1856, doch erwies sich das Anlagecapital, welches noch nach den im Jahre 1845 angefertigten Vorarbeiten berechnet war, bei Weitem zu niedrig bemessen, und es mussten deshalb mit Privileg von 1859 eine 4½procentige Anleihe im Betrage von 18 000 000 Mk. und mit Privileg von 1861 eine ebensolche in Höhe von 6 750 000 Mk. aufgenommen werden, für welche beiden der Staat die volle Zinsgarantie unter Beding der Rückerstattung aus etwaigen Reinüberschüssen späterer Jahre vor Vertheilung einer Dividende übernahm. Die 120,6 km lange Bahn wurde, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Bingerbrück-Kreuznach am 15. Juli 1858, in ihrer ganzen Ausdehnung am 26. Mai 1860 eröffnet und gleichzeitig eine Trajectanstalt von Bingerbrück über den Rhein nach Rüdesheim zur Vermittelung des Verkehrs nach Mittel- und Norddeutschland, gemeinschaftlich mit der Nassauischen Staatsbahn hergestellt. Das Gesammtanlagecapital stellte sich nach Obigem auf 50 799 000 Mk., mithin für 1 km auf 421 218 Mk. Diese Bahn ist bezüglich der ersten Anlage die theuerste Bahn Deutschlands, was sich aus den unendlich schwierigen Bauarbeiten erklärt, wovon hier speciell 32 Dämme, 47 Einschnitte, 15 Tunnels und 48 grössere sowie 402 kleinere Brücken und Durchlässe genannt

sein mögen. Nur bei dem Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmen stellte sich im Lauf seiner späteren Entwickelung die Kilometerbelastung noch höher, was dort aber nicht in den Bauanlagen selbst, sondern in dem hohen Kaufpreis der fertig erworbenen Bahnen und dem grossen Wagenpark zu suchen ist. — 1880 wurde von Station Birkenfeld nach der Stadt Birkenfeld auf Kosten dieser eine 5,2 km lange Zweigbahn gebaut, noch in demselben Jahre eröffnet und von der Rhein-Nahe-Bahn in Betrieb genommen. — Das eigene Verkehrsgebiet der Bahn hat weder dichte Bevölkerung noch nennenswerthe Industrie, nur die Endstation Neunkirchen ist wegen der fiscalischen Kohlengruben und ihrer Fabriketablissements von wesentlicher Bedeutung, sowie noch Kreuznach und Münster a. Stein als Badeorte und Staudernheim mit Sandsteinbrüchen zu erwähnen sind. Die Bahn war demnach hauptsächlich auf den Durchgangsverkehr angewiesen; da aber das Hauptabsatzgebiet der Saarkohle Süddeutschland und Frankreich ist und die Bahn ausserdem noch durch die pfälzischen Bahnen scharf concurrenzirt wird, entfaltete sich auch dieser nicht in dem Masse, wie es erforderlich gewesen wäre, um die Bahn bei ihrer hohen Belastung rentabel zu machen. So waren denn auch in jedem Jahre, mit Ausnahme von 1870 und 1871 mit ihren grossen Truppentransporten, Zuschüsse seitens des Staats auf Grund der Zinsgarantie, zuweilen sogar die volle, und im Ganzen bis zur Verstaatlichung des Unternehmens am 1. April 1881: 7 820 177 Mk. erforderlich. Die Actien hatten demnach niemals Dividende erhalten können, sowie auch die statutenmässigen Fonds überhaupt nicht gebildet werden konnten, sogar die Bauzinsen waren nur bis ult. 1858 gezahlt worden. In Anbetracht dieser traurigen finanziellen Verhältnisse bot die Gesellschaft 1879 das Unternehmen dem preussischen Staat zum Kauf an und forderte eine Capitalabfindung von 25 % für die St.-Actien, doch lehnte derselbe die Verhandlungen zunächst ab. Im Jahre 1880 ergriff er aber selbst die Initiative zu neuen Verhandlungen, da aus strategischen Rücksichten die Legung des zweiten Gleises auf der ganzen Strecke erforderlich erschien, die Gesellschaft sich aber hierzu nicht verstehen wollte. Die bezüglichen Verhandlungen, welche im preussischen Abgeordnetenhause zu scharfen Debatten führten, gelangten endlich dahin zum Abschluss, dass die Bahn laut Gesetz vom 28. März 1882 mit Rechnung vom 1. April 1881 vom Staat sofort käuflich zu vollem Eigenthum erworben wurde. Die Actien erhielten also nicht wie bei den meisten anderen Bahnen zuerst eine feste Rente, sondern wurden gleich vom Staat gekündigt und eingelöst. Derselbe zahlte für jede Actie à 600 Mk. 100 Mk.

und 10 Mk. Convertirungsprämie, im Ganzen also für 26 049 000 Mk. 4 341 500 Mk. plus 434 150 Mk. Convertirungsprämie und übernahm die Anleihen mit umlaufend 23 827 500 Mk. als Selbstschuldner, kündigte dieselben aber sofort zur Einlösung per 2. Januar 1883, worauf sich die Gesellschaft auflöste.

Wir haben bei den übrigen verstaatlichten Bahnen von der Angabe des festgesetzten Liquidationspreises, des Preises also, den der Staat nach Schluss des Actienumtausches für die nicht umgetauschten Actien zahlte, abgesehen. Derselbe stellte sich nämlich stets unvergleichlich niedriger als der Umtauschpreis und kam deshalb immer nur in vereinzelten Fällen zur Anwendung. Bei dieser Bahn aber wollen wir ihn der Merkwürdigkeit halber anführen, indem er pro Actie à 600 Mk. **nur 2 Pfennige** betrug.

Nach Obigem sind Rhein-Nahe-Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Rosslau-Zerbst.

(Anhaltische Leopoldsbahn, Staatsbahn.)

Leider ist uns die auch bezüglich dieser Bahn angesprochene sicherste Originalquelle, das herzoglich anhaltische Staatsministerium, verschlossen geblieben, da das betreffende Actenmaterial zum Theil secrete, für die profanen Augen eines Privatmannes nicht berechnete Aufzeichnungen enthält; besondere Geschäftsberichte sind über dieselbe auch nicht veröffentlicht worden, weil sie nicht eigenen Betrieb hatte; sie erscheint deshalb hier nur sehr stiefmütterlich behandelt, obgleich sie uns mehr Sorge und Mühe gemacht hat als manche bis ins Detail behandelte Bahn.

Wie bereits auf S. 15 erörtert, fielen die herzoglich anhaltischen Staatsgebiete in die Trace von zwei schon frühzeitig zur Ausführung gekommenen grösseren Eisenbahnunternehmungen, der 1840 eröffneten Magdeburg-Leipziger und Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, welchen 1846 die Köthen-Bernburger Bahn folgte. Durch die Linien dieser Bahnen waren die anhaltischen Städte Dessau, Köthen, Bernburg, Coswig und Rosslau in das Schienennetz gezogen, während die nördlich gelegene, wichtige Stadt Zerbst der Eisenbahnverbindung noch entbehrte. Am leichtesten und zweckmässigsten war eine solche durch Erbauung einer Bahn von Zerbst nach der Berlin-Anhaltischen Station Rosslau herzustellen, da diese Linie nur kurz war, keine besonderen Terrainschwierigkeiten bot und gleichzeitig mittelst der bereits vorhandenen Bahnen die Verbindung von Zerbst mit der Landeshauptstadt Dessau und den

anderen bereits genannten anhaltischen Städten sowie mit Berlin, mit Magdeburg, Halle und Leipzig bewirkte. Der Bau dieser Linie erfolgte unter zustimmendem Beschluss des Landtages vom 22. April 1863 auf Rechnung der anhalt-dessau-köthenschen Staatsregierung und wurde sofort in Angriff genommen, so dass die 13,00 km lange Bahn bereits am 1. November desselben Jahres eröffnet werden konnte. Den Betrieb übernahm von Anfang an pachtweise die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft, an deren Linie Berlin-Wittenberg-Dessau-Köthen die Bahn in Rosslau anschliesst. Die Betriebseinnahmen schwankten zwischen 45 000 und 60 000 Mk., waren also verhältnissmässig nur geringe. Da die Linie in die Trace der von der Berlin-Anhaltischen und der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft zur Ausführung beschlossenen Bahn Rosslau-Magdeburg (Berlin-Anhaltischen Theils) fiel, erwarb die erstere dieselbe per 1. Oktober 1871 käuflich für 1 000 000 Mk.

Als nunmehriger Bestandtheil des Berlin-Anhaltischen Unternehmens ging die Bahn 1882 in den Besitz des preussischen Staats über und gehört gegenwärtig zum Betriebsamt Dessau des Eisenbahndirectionsbezirks Erfurt.

Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn.

Gleichzeitig mit der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahngesellschaft bildete sich eine besondere Gesellschaft zum Bau einer von der projectirten Station Gladbach dieser Linie ausgehenden Bahn über Krefeld nach Homberg auf dem linken Rheinufer gegenüber Ruhrort und erhielt unterm 8. Januar 1847 die Concession. Das Anlagecapital war auf 4 500 000 Mk. in St.-Actien festgesetzt. In Folge der politischen Unruhen zu Ende der vierziger Jahre geriethen die Einzahlungen und damit auch der Bau ins Stocken; deshalb übernahm der Staat zur Wiederbelebung des Vertrauens in das Unternehmen 1849 für das Actiencapital eine $3\frac{1}{2}$ procentige Zinsgarantie, gleichzeitig aber auch Bauausführung, Verwaltung und Betrieb der Bahn à conto der Gesellschaft. Als Gegenleistung für diese Zinsgarantie sollte er aus dem etwaigen Reinüberschuss über $3\frac{1}{2}$ % bis 5 % den vierten Theil und von dem weiteren die Hälfte als Superdividende zur freien Verfügung erhalten, jedoch auch berechtigt sein, die Actien bei sechsmonatiger Kündigung seinerseits zum Nennwerth einzulösen und auf diesem Wege die Bahn für sich zu erwerben. Das Unternehmen wurde zusammen mit der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn der königlichen Direction der Aachen-

Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn in Aachen unterstellt und die 42,2 km lange Bahn, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Homberg-Viersen am 5. Oktober 1849, in ihrer ganzen Ausdehnung am 15. Oktober 1851 dem Verkehr übergeben, die Verbindung mit dem rechten Rheinufer bei Ruhrort mittelst Dampffähre trat aber erst am 12. November 1852 ins Leben.

Schon zur Vollendung des Baues und dann zur Verbesserung der Anlagen, besonders der Trajectanstalt mussten mit Privilegium von 1850, 1853 und 1856 zwei $4^1/_2$ procentige Anleihen im Betrage von 4 386 000 Mk. und eine 4 procentige im Betrage von 1 650 000 Mk. aufgenommen werden, und es stellte sich somit das concessionirte Gesammtanlagecapital auf 10 536 000 Mk., so dass sich die kilometrische Belastung auf 249 668 Mk. belief. — 1863 beschloss die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft, auch dies Unternehmen mit dem ihren zu verschmelzen, und in Genehmigung dieses Beschlusses kündigte der Staat auf Grund obigen Vertrages per ult. 1865 die St.-Actien zur Einlösung im Nennwerth. Bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen und Schulden als Selbstschuldner erwarb er das ganze Unternehmen mit dem 1. Januar 1866 zu Eigenthum, überliess es aber gleichzeitig der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, die ihrerseits die finanzielle Abwickelung durchführte und hierbei die Zurückzahlung der vom Staat geleisteten Vorschüsse — ohne Zinsen — abzüglich der erhaltenen Superdividende mit einem Viertel des Ueberschusses über $6^1/_2$ % Dividende der Bergisch-Märkischen St.-Actien übernahm. Da die Bergisch-Märkische Eisenbahn gleichfalls unter Staatsverwaltung stand, so blieb die Ruhrort-Kreis Gladbacher unter solcher, doch wurde die königliche Direction in Aachen aufgelöst und die Linie derjenigen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Elberfeld unterstellt.

Obgleich der Verkehr, dessen Hauptseite schon vom zweiten vollen Betriebsjahre ab der Gütertransport gebildet hatte, sich ganz gut gestaltete, so war während des selbstständigen Bestehens der Bahn das finanzielle Endresultat meist doch ein ungünstiges. Einerseits absorbirten die Betriebsausgaben, besonders in den ersten Jahren, einen beträchtlichen Theil der Bruttoeinnahmen, und dann war eben die Capitalsbelastung eine zu bedeutende und zu theure, da die grössere Hälfte des Anlagecapitals in Anleihen bestand. So hatte der Staat zur Zahlung der garantirten $3^1/_2$ % Zinsen für die Jahre 1850 bis 1855 und für 1858 bis 1860, abzüglich der ihm für die Jahre 1857 und 1861 bis 1865 zugekommenen Superdividenden, 718 096 Mk. zahlen müssen, welche der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zur bedingten Rückzahlung verblieben. Die

St.-Actien hatten an garantirten Zinsen resp. als Dividenden erhalten

pro	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861
	$3^1/_2$	$3^1/_2$	$3^1/_2$	$3^1/_2$	$3^1/_2$	$4^3/_4$	$3^1/_2$	$3^1/_2$	$3^1/_2$	$3^{11}/_{15}$ %

pro	1862	1863	1864	1865	
	$4^1/_2$	5	$6^2/_3$	$7^1/_{12}$ %	im Durchschnitt 4,27 %.

Nach Abwickelung der finanziellen Seite des Verkaufs löste sich die Gesellschaft 1866 auf.

Im Jahre 1882 ging die Bahn als nunmehriger Bestandtheil des Bergisch-Märkischen Gesammtunternehmens in das Eigenthum des preussischen Staates über. Derselbe setzte per 1. Januar 1886 den Zinsfuss der beiden $4^1/_2$ procentigen Anleihen — I. Serie von 1850 und III. Serie von 1856 — auf 4 % herab, tauschte in 1887 aber alle drei nunmehr 4 procentigen Anleihen in $3^1/_2$ procentige Consols um, resp. kündigte die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 2. Januar 1887 zur baaren Einlösung.

Somit giebt es Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Saal - Unstrut - Eisenbahn.

(Straussfurt-Grossheringen.)

Nach Eröffnung der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn im Jahre 1869 bemühte man sich in den interessirten Kreisen um Herstellung einer Bahn von dieser östlich bis an die Thüringische Eisenbahn in der Gegend von Sulza. Die Trace der neuen Bahn musste der geographischen Lage nach zum Theil in preussisches, zum Theil in weimarisches Gebiet fallen, und nachdem im Staatsvertrage von 1870 das Einverständniss der beiden Regierungen mit dem beabsichtigten Unternehmen zum Ausdruck gebracht war, die weimarische sich auch zur Uebernahme von 120 000 Mk. St.-Actien bereit erklärt hatte, bildete sich eine neue Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Kölleda. Dieselbe erhielt die preussische und weimarische Concession unterm 9. März resp. 11. April 1872 zum Bau der Linie Straussfurt-Grossheringen mit einem Anlagecapital von 7 200 000 Mk. Hiervon wurden 2 280 000 Mk. in St.-Actien und 4 920 000 Mk. in St.-Pr.-Actien aufgelegt, Erstere von Adjacenten übernommen, Letztere dagegen auf dem Börsenwege in den öffentlichen Verkehr gebracht. Die Bauausführung und die Beschaffung der Betriebsmittel erfolgte durch die Firma Schmidt & Bichel in Hamburg in Generalentreprise und die Eröffnung der 53 km langen Bahn am

14. August 1874. Wie bei fast allen Bahnen jener Zeit, die in Generalentreprise ausgeführt wurden, dieses Verfahren zum Ruin der Eisenbahngesellschaften führten, so auch bei dieser Bahn. Die Generalentreprise stellte eine Mehrforderung von 1 980 000 Mk. auf, welche schliesslich von der Gesellschaft anerkannt werden musste, und es sah sich diese genöthigt, zur Deckung derselben mit Privileg von 1874 eine 5procentige Anleihe im Betrage von 2 400 000 Mk. aufzunehmen, die sie zum Course von nur 76 % der Generalentreprise in Zahlung gab. Somit stellte sich die kilometrische Belastung auf 181 152 Mk.

Ausserdem waren aber aus dem Grunderwerb noch rund 150 000 Mk. und ferner die 5procentigen Bauzinsen für die Stamm- und St.-Pr.-Actien pro 1874 rückständig, deren Zahlung allerdings eigentlich wohl Sache der Generalentreprise gewesen wäre.

Der Betrieb wurde von Anfang an durch die Nordhausen-Erfurter Bahn à conto der Saal-Unstrut-Eisenbahngesellschaft gegen Berechnung der wirklichen Betriebskosten und unter Verpfändung der Betriebsmittel für etwaiges Betriebsdeficit übernommen.

Wie bei allen denjenigen Bahnen, die nicht in ein grosses Productions- oder Consumtionsgebiet hineingebaut werden und sich daher den Verkehr erst schaffen müssen, die ersten Entwickelungsjahre nur mit Mühe zu überwinden sind, so brachte auch bei der Saal-Unstrutbahn die erste Betriebsperiode von Eröffnung bis ult. 1874 ein directes Betriebsdeficit von 39 516 Mk., das Jahr 1875 ein solches von 41 666 Mk. und erst das Jahr 1876 einen Betriebsüberschuss von 34 740 Mk.; derselbe wurde zur Dotirung der Fonds und zur Abschreibung der Schuld an Nordhausen-Erfurt aus dem ersten Betriebsdeficit benutzt. So waren die Zinsen für die Pr.-Obligationen aus den Jahren 1875 und 1876 bereits rückständig und in Folge dessen wurde auf Antrag der Prioritätsinhaber schon im Jahre 1877 der Concurs über das Unternehmen verhängt. An dem Betriebsüberlassungsvertrag mit Nordhausen-Erfurt änderte sich hierdurch nichts; doch führte diese Verwaltung zur Verringerung der Betriebskosten bereits am 15. November 1877, also schon vor dem allgemeinen Erlass der bezüglichen Bahnordnung, Secundärbetrieb ein.

Da sich die Verhältnisse der Gesellschaft selbstredend nicht ohne Weiteres besserten und eine Einigung mit den Gläubigern nicht zu erzielen war, wurde die Bahn zum gerichtlichen Verkauf ausgeschrieben, jedoch verlief der erste Licitationstermin Ende 1880 resultatlos.

In dem späteren Termin erstand die Norddeutsche Bank in Hamburg als Hauptgläubigerin die Bahn für 200 000 Mk.; die gesammte Pr.-Anleihe von 2 400 000 Mk. befand sich nämlich in den Händen eines von der Norddeutschen Bank vertretenen Consortiums.

Diese verkaufte nun wieder ihrerseits die Bahn an die Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft für 2 500 000 Mk., wogegen sie der Nordhausen-Erfurter Gesellschaft zu der durch den Kauf erforderlichen Mehrdotirung ihrer statutenmässigen Fonds 175 000 Mk. und ausserdem die bei dem Concursgericht zur Sicherstellung der Gläubiger aus dem Grunderwerb deponirte Summe von 150 000 Mk. überwies. Nachdem Nordhausen-Erfurt zu diesem Kaufvertrag unterm 28. Dezember 1881 die Genehmigung seitens der beiden betheiligten Staaten erhalten hatte, löste sich die Saal-Unstrutbahngesellschaft auf.

Nachträglich sei noch erwähnt, dass ursprünglich die Ausdehnung des Unternehmens von Straussfurt weiter westlich über Mühlhausen i. Th. und Eschwege nach Cassel, das Theilproject bis Mühlhausen auch nochmals 1874 ins Auge gefasst, an der misslichen finanziellen Lage der Gesellschaft aber gescheitert war.

Bei der Liquidation der Gesellschaft gingen die Stamm- und St.-Pr.-Actien leer aus und sind demnach werthlos; die Pr.-Obligationen befanden sich sämmtlich in Händen der Norddeutschen Bank und fanden so durch das Kaufgeschäft ihre directe Erledigung.

Saal-Unstrut-Eisenbahnpapiere giebt es demnach nicht mehr im Verkehr.

Während des Drucks geht uns von der Norddeutschen Bank die Mittheilung zu, dass der an sie ausgezahlte Kaufpreis nur 2 259 367 Mk. betrug, dass sie hieraus den aus der Liquidationsmasse nicht zu deckenden Rest der Grunderwerbskosten zu bestreiten hatte und dass sie für Forderung an Capital und Zinsen aus den Pr.-Obligationen nicht voll gedeckt wurde, sondern nur einen mässigen Zins auf die Pr.-Obligationen bei Zugrundelegung des Uebernahmepreises erzielte.

Sächsisch-Bayerische Eisenbahn.

(Leipzig-Hof.)

Bereits 1836 hatten sich in Leipzig und Altenburg Comités gebildet, um die Herstellung einer der uralten Handelsstrasse Leipzig-Nürnberg entsprechenden Bahn zu erstreben, und deren Bemühungen hatten insoweit Erfolg, als schon 1837 das königlich

sächsische Expropriationsgesetz auf eine solche Linie ausgedehnt und 1841 zwischen den betheiligten Staaten Sachsen, Altenburg und Bayern die erforderlichen Verträge behufs Ausführung dieses Projectes geschlossen wurden. Daraufhin constituirte sich zum Bau der Theilstrecke durch Sachsen und Altenburg bis an die sächsisch-bayerische Grenze hinter Gutenfürst gegen Hof 1841 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Leipzig und erhielt noch in demselben Jahre die Genehmigung zum Bau und unterm 22. Juni 1842 die Genehmigung der Statuten, während die definitive Concession erst unterm 7. Januar 1843 erfolgte. Dieselbe erstreckte sich auch auf eine Zweigbahn von Werdau nach Zwickau behufs Erschliessung des dortigen Kohlenreviers. Das Anlagecapital wurde auf 18 000 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. festgesetzt. Hiervon übernahm die königlich sächsische Regierung 3 600 000 Mk. und die herzoglich altenburgische 900 000 Mk., Beide mit nur bedingtem Dividendengenuss. Auch übernahmen dieselben die Zahlung der 4 procentigen Bauzinsen, soweit hierzu die Reinüberschüsse aus dem Theilbetrieb eröffneter Strecken nicht ausreichten, doch sollten diese Zinszuschüsse der staatsseitigen Capitalsbetheiligung zugerechnet werden; auf Bauzinsen für ihre Staatsactien verzichteten sie.

Der Bau begann 1841 zwischen Leipzig und Altenburg; die Eröffnung der Bahn erfolgte streckenweise nach jedesmaliger Fertigstellung eines grösseren Abschnittes, die des ersten von Leipzig bis Altenburg bereits am 19. September 1842. Als die Bahn bis Crimmitschau in einer Länge von 63 km 1844 eröffnet war, stellte sich heraus, dass das Anlagecapital gegenüber den zahlreichen grossen Kunstbauten zu niedrig bemessen war. Es machten sich ungefähr noch 15 000 000 Mk. erforderlich, doch kamen die versuchten Anleihen nicht zu Stande. Nachdem mit den noch vorhandenen Mitteln die Bahn bis Reichenbach i. Vgtl. sowie die Zweigbahn aus dieser von Werdau nach Zwickau in einer Gesammtlänge von 100 km (von Leipzig ab) eröffnet war, beschloss die Gesellschaft die Abtretung des Unternehmens an den königl. sächsischen Staat. Derselbe übernahm die Bahn am 1. April 1847 und bewilligte den Privatactionären auf 8 Jahre 4 % Zinsen, worauf 1855 Umtausch der Actien in 3 procentige Staatspapiere erfolgte, wie er auch später die altenburgischen Staatsactien erwarb. Die Bahn wurde in ihrer 62 km langen Reststrecke von Reichenbach i. Vgtl. bis an die bayerische Grenze unter Staatsverwaltung 1848/51 dem Betriebe übergeben, bei gleichzeitiger Eröffnung der 11,5 km langen, vom bayerischen Staat gebauten Anschlussstrecke

bis Hof. Der bayerische Antheil ist an Sachsen verpachtet, und Betriebswechsel findet demnach in Hof statt. Die späte Fertigstellung der Reststrecke erklärt sich aus den beiden grossartigen Kunstbauten in der Trace derselben, dem berühmten Viaduct über das Göltzschthal in einer Höhe von 78 und einer Länge von 574 m, dem höchsten und bedeutendsten von ganz Deutschland, und dem über das Elsterthal in einer Höhe von 68 und einer Länge von 278 m. Vor Uebergang der Sächsisch-Bayerischen Bahn in den Besitz des Staats hatten sich die sächsischen Staatsbahnen nur erst auf die noch im Bau befindliche sächsisch-böhmische Linie Dresden-Bodenbach beschränkt. Der staatsseitige Eisenbahnbetrieb begann somit bei Uebernahme der Linie Leipzig-Hof am 1. April 1847 und wegen der räumlichen Entfernung dieser von der böhmischen Linie wurde eine besondere „königliche Direction der Sächsisch-Bayerischen Staatseisenbahn“ mit Sitz in Leipzig errichtet. Gegenwärtig haben, wie bekannt, sämmtliche sächsischen Staatseisenbahnen eine gemeinsame Generaldirection mit Sitz in Dresden.

Da dem Kaufvertrag gemäss die Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn-Actien 1855 in Staatspapiere umgetauscht worden sind, **so giebt es seitdem Sächsisch-Bayerische Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.**

Sächsisch-Böhmische Verbindungsbahn Annaberg-Weipert.

Schon 1858 hatte sich in Annaberg ein Comité zur Erstrebung einer Bahn von dort nach Prag gebildet. Ohne Fortsetzung von Annaberg nach Norden hätte diese aber selbstredend von Anfang an den Todeskeim in sich gehabt, und deshalb musste das Project bis zur Herstellung oder Sicherung einer solchen Linie vertagt werden. Nachdem die Linie Chemnitz-Flöha-Annaberg 1866 seitens des sächsischen Staats fertig gestellt und eröffnet war, wurde jenes Project von Neuem wieder aufgenommen, und nun bildete sich 1869 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Leipzig zur Erbauung des sächsischen Theils der gedachten Linie von Annaberg bis an die sächsisch-böhmische Grenze gegen Weipert, während die Herstellung der Fortsetzung von der Grenze über Weipert nach Komotau*) von der Buschtiehrader Eisenbahngesellschaft

*) Die jetzige Schreibweise. Bei der Abhandlung der Chemnitz-Commotauer Eisenbahn auf S. 296 u. ff. ist die in der Concessionsurkunde und den Statuten befindliche Schreibweise des Namens Commotau auch unsererseits angewendet worden.

zum Anschluss an ihre bereits im Bau befindliche Hauptbahn Prag-Komotau-Eger übernommen wurde. Das Anlagecapital der Linie Annaberg-Grenze war auf

1 380 000 Mk. in St.-Actien und auf
1 800 000 Mk. in 5 procentigen Pr.-Obligationen

Summa 3 180 000 Mk. festgesetzt.

Die Gesellschaft erhielt am 19. April 1870 die landesherrliche Concession. Die Eröffnung der 18,4 km langen Bahn erfolgte am 3. August 1872, nachdem die Buschtiehrader Anschlussstrecke bereits im Mai desselben Jahres eröffnet worden war. Die kilometrische Belastung stellte sich auf 172 826 Mk., für eine Gebirgsbahn ein durchaus günstiges Ergebniss. Der Betriebswechsel wurde auf Station Weipert in Böhmen vereinbart.

Den Betrieb der Linie Annaberg - Grenze - Weipert übernahm von Eröffnung an die sächsische Staatsbahnverwaltung unter Gestellung der Betriebsmittel und des Beamtenpersonals, sowie Unterhaltung der Bahn gegen 50 % der Bruttoeinnahme. Die nach anderem Modus berechnete Pacht der Strecke Grenze-Weipert, sowie die eigenen inneren Ausgaben fielen der Gesellschaft zur Last.

Es war dies die erste Bahn auf dem grossen Raum zwischen den Linien Leipzig-Plauen-Eger und Dresden-Bodenbach-Prag, welche von Sachsen aus nach Böhmen vorgetrieben wurde. Für das sächsische Erzgebirge war sie von hoher volkswirthschaftlicher Bedeutung, da sie demselben ein ganz neues Absatzgebiet eröffnete. Für die wichtige Fabrikstadt Chemnitz erbrachte sie eine directe Schienenverbindung aus dem böhmischen Kohlenrevier und für die Relation Leipzig-Prag-Wien eine Abkürzung um 45 km. Hiernach und nach dem mit Rücksicht auf den Gebirgscharakter der Bahn überaus günstigen Betriebsvertrag mit der sächsischen Staatsbahnverwaltung waren dem jungen Unternehmen alle Vorbedingungen zu einer guten Rentabilität gegeben, indess krankte dasselbe andererseits daran, dass über die Hälfte des Anlagecapitals in Pr.-Obligationen mit dem hohen Zinsfuss von 5 % bestand, deren Verzinsung allein jährlich 90 000 Mk. erforderte. In Anbetracht dafür, dass sich der Verkehr, dessen bei Weitem wichtigsten Factor die Kohlentransporte bildeten, erst auf die neue Linie gewöhnen musste, gestaltete sich derselbe zunächst durchaus günstig. Die der Gesellschaft zufallenden 50 % der Bruttoeinnahme ergaben pro 1873: 96 714 Mk., pro 1874: 95 343 Mk., pro 1876: 112 386 Mk., und die Bahn ging, wenn man berücksichtigt, dass gerade diese ersten Jahre mit der allgemeinen Geschäftskrisis zusammen fielen, gewiss

einer guten Zukunft entgegen, indess wurde bereits in 1875 seitens der Chemnitz-Commotauer und der Buschtiehrader Eisenbahngesellschaft durch Eröffnung der Linie von Flöha über Pockau-Lengefeld und Reitzenhain nach Krima-Neudorf eine Concurrenzlinie Chemnitz-Komotau geschaffen, welche um 32 km kürzer war als die Weiperter Route. Hierdurch war das Schicksal dieser besiegelt! Der der Gesellschaft zufallende Antheil an den Bruttoeinnahmen sank in 1876 auf 103 940 Mk., in 1877 aber bereits auf 77 580 Mk. und für das erste Halbjahr 1878 sogar auf 27 303 Mk. Entsprechend den vorstehend aufgeführten Beträgen hatten für die Jahre 1873 bis 1876 die Zinsen der Pr.-Obligationen regelmässig bezahlt werden können, obgleich allerdings ein vertheilbarer Ueberschuss für die St.-Actien nicht verblieb. Für 1877 dagegen konnte nur der erste Halbjahrcoupon eingelöst, für 1878 aber konnten überhaupt keine Zinsen auf die Pr.-Obligationen mehr gezahlt werden. Dieser Umstand machte natürlich ein selbstständiges Bestehen des Unternehmens unmöglich, und deshalb erwarb der sächsische Staat die Bahn auf Antrag der Gesellschaft per 1. Juli 1878 käuflich zu Eigenthum. Hierbei zahlte er den Betrag von 1 633 333 Mk. in die Liquidationsmasse, aus welcher die Pr.-Obligationen $80^{13}/_{60}$ % des Nominalbetrages von 300 Mk. = 240 Mk. 65 Pf. erhielten, während die St.-Actien leer ausgingen und daher werthlos sind.

Die Gesellschaft löste sich laut Beschluss vom 2. November 1878 auf.

Ihre volkswirthschaftliche Bedeutung hat die Bahn immerhin behalten, da gerade der District von Annaberg bekanntlich in industrieller Beziehung mit den wichtigsten Theil des Erzgebirges bildet; im Uebrigen aber ist dieselbe gegenüber der Reitzenhainer Strecke auch für den Staat entwerthet, welcher denn auch schon beim nächsten Fahrplanwechsel nach Uebernahme am 15. Oktober 1878 Secundärbetrieb einführte.

Papiere der Sächsisch-Böhmischen Verbindungsbahn Annaberg-Weipert giebt es sonach nicht mehr im Verkehr.

Sächsisch-Schlesische Eisenbahn.

(Dresden-Görlitz.)

Zur Anstrebung dieser Bahn hatte sich bereits 1836 ein Comité, das „Oberlausitzer Eisenbahn-Comité“, in Bautzen gebildet, und diese Linie war auch bereits mit in das sächsische Expropriationsgesetz von 1837 aufgenommen; sie konnte aber erst, nachdem unterm 24. Juli 1843 zwischen der preussischen und säch-

sischen Regierung bezüglich einer durchgehenden Eisenbahnlinie Dresden-Görlitz-Breslau die erforderlichen Staatsverträge abgeschlossen waren, zur Ausführung kommen. Es constituirte sich nun eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Dresden und erhielt unterm 22. August 1844 die Concessionen, auch bezüglich der auf preussischem Gebiet gelegenen Endstrecke. Das Anlagecapital wurde auf 18 000 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. festgesetzt. Der sächsische Staat übernahm hiervon 6 000 000 Mk. sowie gleichzeitig eine 4 procentige Zinsgarantie für die Privatactien auf die Dauer der ersten fünf Betriebsjahre unter Beding der Rückzahlung auf die etwa erforderlichen Zinszuschüsse, aus den Reinerträgnissen späterer Jahre und Zahlung der 4 procentigen Bauzinsen, soweit hierzu die aus dem Theilbetrieb eröffneter Strecken verbleibenden Reinüberschüsse nicht ausreichten, doch sollten diese Bauzinszuschüsse später der staatsseitigen Capitalsbetheiligung zugerechnet werden. Für seine Staatsactien verzichtete er auf Bauzinsen gänzlich und auf Dividenden bedingungsweise derartig, dass die Privatactien zunächst 4% erhalten sollten.

Der Bau wurde 1844 von Dresden aus begonnen und (bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Dresden-Radeberg am 17. November 1845) die 101,6 km lange Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung am 1. September 1847 dem Verkehr übergeben. Zur Fertigstellung derselben hatte sich die Aufnahme einer 5 procentigen schwebenden Schuld von 630 000 Mk. erforderlich gemacht. Obgleich in den späteren Jahren entsprechend der hohen Bedeutung der Linie die Bahn sich gut rentirte, so war doch in den ersten Jahren die Zinsgarantie erforderlich. 1850 beschloss die Gesellschaft den Verkauf ihres Unternehmens an den sächsischen Staat, und am 1. Februar 1851 ging die Bahn in Besitz desselben über. Er gewährte hierbei den Actionären 4% feste Zinsen und übernahm die Amortisation der Actien ab 1855 mit jährlich 120 000 Mk. nebst den ersparten Zinsen für die bereits amortisirten, wobei von 1863 ab eine Amortisirungsprämie von zunächst 1%, alljährlich aber um ⅓% steigend, bewilligt wurde.

Die Bahn kam zusammen mit der sächsisch-böhmischen Staatsbahnlinie Dresden-Bodenbach unter eine besondere „königliche Direction der sächsisch-böhmischen und sächsisch-schlesischen Staatseisenbahnen in Dresden“. Gegenwärtig aber haben, wie bekannt, sämmtliche sächsischen Staatseisenbahnen eine gemeinsame Generaldirection in Dresden.

Auf Grund des Friedensvertrages von 1866 verkaufte der Staat die in Preussen gelegene 14,9 km lange Endstrecke an den

preussischen Staat, doch blieb und ist der Betrieb auf dieser auch gegenwärtig (1889) noch in sächsischer Hand.

Nachrichtlich sei noch erwähnt, dass die Gesellschaft die von ihrer Station Löbau ausgehende Löbau-Zittauer Bahn von deren Eröffnung 1848 an in Betrieb hatte. Bei ihrer Verstaatlichung trat der sächsische Staat in den bezüglichen Betriebsvertrag ein.

Bei Verstaatlichung der Bahn wurden die Sächsisch-Schlesischen Eisenbahnactien auf dem Wege der Abstempelung in 4procentige königlich sächsische Staatsanleihe verwandelt, sind aber der besonderen Verhältnisse halber von den anderen Staatsschulden getrennt zu halten. Beim Kauf der Bahn wurde die Amortisation der Actien von 1855 ab bestimmt und hierbei von 1863 ab eine Amortisationsprämie bewilligt, welche mit 1% begann und jährlich um 1/3 % steigt. Dieselbe beträgt somit gegenwärtig (1889) 9 2/3 % = 29 Mk.

Die Actien lauten auf 300 Mk. Zinstermine 30. Juni und 31. Dezember. Verloosung mit jährlich 1% des Privatactiencapitals nebst Zinszuwachs am 15. März auf 1. Juli. Die Amortisation ist in 1896 beendet, und demnach beträgt die letzte Amortisationsprämie 12% = 36 Mk. In Umlauf waren am 1. April 1888 noch 4 055 400 Mk. Der Cours derselben betrug am 31. Dezember 1889 an der Leipziger Börse 109,75 %.

Sächsisch-Thüringische Eisenbahn.
(Wolfsgefährt-Weischlitz.)

Zur Anstrebung einer Eisenbahn durch das industriereiche Thal der Weissen Elster und zur directen Verbindung der beiden Hauptorte desselben, Gera und Plauen, hatte sich bereits 1868 ein Comité gebildet, fand aber bei dem Privatcapital nicht das genügende Interesse. Die Gründerperiode dagegen nahm das Project mit Freuden auf, und so constituirte sich 1872 zur Verwirklichung desselben eine Actiengesellschaft unter dem Namen der „Thüringisch-Voigtländischen Eisenbahngesellschaft" mit Sitz in Greiz. Dieselbe erhielt noch 1872 seitens der der geographischen Lage nach betheiligten Staaten, dem Königreich Sachsen, dem Grossherzogthum Sachsen-Weimar und dem Fürstenthum Reuss ä. L., die Concession, wobei die Firma in „Sächsisch-Thüringische Eisenbahn" abgeändert wurde; der gebräuchliche Börsenname war aber Gera-Plauen.

Die Ausführung übernahm die Baugesellschaft Plessner & Co. in Generalentreprise, doch führten die misslichen Geldverhältnisse

derselben 1874 zur Lösung der Verträge, worauf die Eisenbahngesellschaft die Weiterführung des Baues in eigene Hand nahm. Die 55,1 km lange Linie, welche bei Wolfsgefährt (Station der damaligen Thüringischen Privatbahnlinie Gera-Eichicht 7 km vor Gera) beginnt und über Greiz und Plauen nach Weischlitz (Station der sächsischen Staatsbahnlinie Reichenbach-Eger) führt, gelangte nebst der gleichfalls von dieser Gesellschaft provisorisch erbauten 2 km langen Verbindungsbahn in Greiz nach dem dortigen Bahnhofe der Greiz-Brunner Eisenbahn 1875 zur Eröffnung, und zwar wurde die Theilstrecke Wolfsgefährt-Greiz am 17. Juli und die Reststrecke am 8. August dem Verkehr übergeben.

Das Anlagecapital war ursprünglich auf 6 780 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. und auf 10 170 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk. festgesetzt worden, doch mussten die seitens der Baugesellschaft Plessner & Co. gezeichneten 18 502 Stück St.-Actien vernichtet werden, so dass sich das St.-Actiencapital nur noch auf 1 223 400 Mk. belief. In Folge dieses Ausfalls sah sich die Gesellschaft genöthigt, gegen Verpfändung der auf Grund des Privilegiums von 1875 ausgefertigten 5 procentigen Pr.-Obligationen im Betrage von 6 000 000 Mk., welche anderweit nicht unterzubringen waren, schwebende Schulden aufzunehmen. Da hierdurch aber die finanziellen Schwierigkeiten eher vermehrt als beglichen wurden, trug die Gesellschaft schon in dem ersten Betriebsjahr die Bahn der königlich sächsischen Regierung zum Kauf an, in deren Eigenthum sie am 1. Juli 1876 überging. Dieselbe zahlte als Kaufpreis am 1. Juli 1877: 16 000 000 Mk. in 3 procentigen Rentenpapieren und ausserdem für die Zeit vom 1. Juli 1876 bis dahin 1877 die Zinsen für dieses Capital mit 480 000 Mk. baar. Aus der so gebildeten Liquidationsmasse mussten zunächst die schwebenden Schulden beglichen werden, und aus dem dann noch verbleibenden Rest erhielten bei Gleichberechtigung beider Actiensorten je

5 St.-Actien à 300 Mk. (= 1500 Mk.) 515 Mk. in 3 procent. Rente u. 5,10 Mk. baar
5 St.-Pr.-Actien à 600 Mk. (= 3000 Mk.) 1030 Mk. in 3 procent. Rente u. 10,20 Mk. baar.

Die Liquidation ist beendet und damit die Gesellschaft aufgelöst.

Inhaltlich der statistischen Berichte pro 1876 berechnete sich der sächsische Staat entsprechend dem weit unter pari stehenden Course der 3 procentigen Rentenpapiere die Erwerbskosten auf nur 11 356 762 Mk.

Nach Obigem giebt es Sächsisch-Thüringische Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Sächsisch-Thüringische Ostwestbahn Zwickau-Weida.

(Werdau-Weida.)

Die Abfuhr der Zwickauer Kohle nach Thüringen erfolgte bislang über die Eisenbahnlinie Gössnitz-Gera. Nachdem alsdann 1871 die Thüringische Zweigbahn Gera-Weida-Eichicht eröffnet worden, bildete sich 1872 behufs Herstellung einer directeren Linie aus dem Kohlenrevier eine besondere Actiengesellschaft mit Sitz in Weimar, welcher jedoch 1878 nach Weida verlegt wurde. Dieselbe erhielt im März 1873 von den Regierungen der der geographischen Lage nach betheiligten Staaten, des Königreichs Sachsen, des Grossherzogthums Sachsen-Weimar und der Herzogthümer Sachsen-Altenburg und Sachsen-Meiningen, die Concession zum Bau der gedachten Bahn von Werdau (Ausgangspunkt der Zweigbahn nach Zwickau) nach Weida. Das Anlagecapital wurde auf

4 200 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. und
6 300 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk.

Summa 10 500 000 Mk. mit 5 % Bauzinsen festgesetzt und ist unverändert geblieben.

Die Ausführung des Baues und Beschaffung der Betriebsmittel wurde der „Internationalen Eisenbahnbaugesellschaft in Frankfurt a. M.“ in Generalentreprise übertragen und von derselben ohne grössere Verwickelungen durchgeführt. Die vorliegenden geringen Differenzen fanden durch einen Vergleichsvertrag Erledigung, inhaltlich dessen die Baugesellschaft für die von ihr fertig gestellten Bauarbeiten, Beschaffung der Betriebsmittel und Zahlung der Bauzinsen 10 050 000 Mk. erhielt, während die Eisenbahngesellschaft die Restbauten in eigener Regie übernahm, wobei derselben aber von dem Rest des Anlagecapitals rund 250 000 Mk. zur freien Verfügung übrig blieben.

Die Eröffnung der 33,2 km langen Bahn erfolgte am 29. August 1876; den Betrieb nahm die Gesellschaft in eigene Hand. Gegenüber dem Gesammtanlagecapital stellte sich die kilometrische Belastung auf 318 182 Mk., so dass die Bahn zu den theuren gehört.

Obgleich dieselbe für die Relation Zwickau-Gera eine Abkürzung von 9 km erbringt und Zwickau-Weida-Eichicht sogar um 33 km kürzt, blieben ihr doch zunächst die grossen Kohlentransporte vorenthalten. In die directen Tarife wurde die Bahn nicht ein-

bezogen, und nach den Lokaltarifen der drei betheiligten Verwaltungen stellten sich die Frachtkosten über die neue Linie trotz der erheblichen Abkürzung höher als die directen über Gössnitz-Gera; es gestaltete sich deshalb der Verkehr zuerst so gering, dass die Einnahmen nicht einmal zur Deckung der Betriebsausgaben hinreichten. Dies veranlasste die Gesellschaft schon 1877, mit der königlich sächsischen Regierung wegen des Verkaufs ihrer Bahn in Verhandlung zu treten, doch glaubte sie das geringe Gebot der Letzteren ablehnen zu müssen. Nachdem dann mit 1. April 1878 die neue Linie, unter wechselseitiger Benutzung wenigstens, in die directen Tarife mit einbezogen worden war, gestalteten sich die Verkehrsverhältnisse und mit ihnen die finanziellen Ergebnisse selbstredend günstiger, so dass von da ab nie mehr mit Betriebsdeficits gewirthschaftet wurde; doch verblieben bei den in Folge des durchaus gebirgigen Charakters der Bahn hohen Betriebskosten von 96,82 und 78 % der Bruttoeinnahme immerhin nur geringe Betriebsüberschüsse, welche zur Deckung der früheren Betriebsdeficits und zur Dotirung des Erneuerungsfonds verwendet werden mussten, und deshalb auch jetzt noch die Auszahlung von Dividenden nicht möglich war. Hierbei erscheint es auffallend, dass die Gesellschaft zur Verminderung der Betriebskosten nicht Secundärbetrieb einführte, um so mehr als der Hauptzweck der Bahn von Anfang an nicht in dem Personenverkehr gesucht worden war. Die Gesellschaft gab aber überhaupt die Hoffnung auf eine durchgreifende Aenderung zum Bessern auf und trat 1881 wegen Verkaufs ihrer Bahn abermals mit der königlich sächsischen Regierung in Verhandlungen. Dieselben führten diesmal dahin zum Abschluss, dass die Bahn per 1. April 1882 für einen Kaufpreis von 2 775 000 Mk. baar in das Eigenthum des Königreichs Sachsen überging. Zu dieser Kaufsumme trat noch der Betriebsüberschuss aus 1881/82 mit 60 111 Mk., sowie der Erneuerungsfonds mit rund 11 000 Mk. und der aus dem disponiblen Rest des Anlagecapitals gebildete Dispositionsfonds mit rund 266 000 Mk., so dass sich die Liquidationsmasse auf rund 3 112 100 Mk. belief. Wohl war den St.-Pr.-Actien statutengemäss eine Vorzugsdividende von 5 % mit Recht auf Nachzahlung aus den Reinerträgen der folgenden Jahre zugebilligt, dagegen enthielten die Statuten über eine Vorzugsberechtigung dieser Actiensorte für den Fall der Auflösung der Gesellschaft keine Bestimmung. In Folge dessen participirten die Actien beider Sorten an der zur Vertheilung kommenden Masse im Verhältniss zu ihrem Nominalwerth gleichmässig, und jede St.-Actie à 300 Mk. erhielt 87,52 Mk. und jede St.-Pr.-Actie à 600 Mk. 175,04 Mk., d. i. 29,17 %

ihres Nominalbetrages. Die Liquidation ist beendet und die Firma der Gesellschaft im Januar 1889 gelöscht worden.

Sächsisch-Thüringische Ostwestbahnpapiere giebt es hiernach nicht mehr im Verkehr.

Schleswigsche Eisenbahnen.

Die Geschichte derselben datirt von 1852, also aus der Zeit, als das Herzogthum Schleswig noch zum Königreich Dänemark gehörte. In dem angegebenen Jahre wurde unterm 8. September dem englischen Eisenbahnunternehmer Sir Morton Peto seitens Dänemarks die Concession zum Bau und Betrieb einer den südlichen Theil des Herzogthums Schleswig in weitem Bogen durchziehenden Bahn von Rendsburg über Klosterkrug-Ohrstedt und Eggebeck nach Flensburg mit Zweig von Ohrstedt über Husum nach dem Nordseehafen Tönning ertheilt, unterm 20. März 1854 aber an die von diesem gebildete „Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahngesellschaft“ übertragen. Die 110,7 km lange Bahn wurde am 25. Oktober 1854 dem Betriebe übergeben und erhielt hierauf den Namen „König-Friedrik-VII.-Südschleswigsche Eisenbahn“. Die Stadt Schleswig wurde von dieser Bahn nicht direct berührt, die nächste Station war Klosterkrug, und es blieb einer besonderen Gesellschaft vorbehalten, die Stadt durch eine Zweigbahn an die Hauptbahn anzuschliessen.

Der Betrieb der Südschleswigschen Bahn blieb dem Engländer Peto pachtweise überlassen.

Die hieran anschliessenden Nordschleswigschen Bahnen mit der Hauptlinie Flensburg-jütländische Grenze gegen Vamdrup und den Zweigen westlich noch Tondern, sowie östlich nach dem Ostseehafen Apenrade und nach Hadersleben wurden unterm 1. Mai 1862 von der Krone Dänemark ebenfalls dem genannten Eisenbahnunternehmer concessionirt. Derselbe begann den Bau dieser neuen Linien noch in demselben Jahr; hiervon gelangte die Theilstrecke Flensburg-Rothenkrug der Hauptbahn noch unter dänischer Herrschaft am 15. April 1864, die übrigen Strecken aber erst später unter veränderten Verhältnissen zur Eröffnung.

Nachdem die Herzogthümer Schleswig und Holstein 1864 in deutschen Besitz übergegangen waren, wurden nämlich beide Unternehmungen von den bisherigen Besitzern an ein deutsches Consortium unter dem Bankhause von Erlanger & Söhne in Frankfurt a. M. verkauft, welches seinerseits eine Actiengesellschaft mit Sitz in

Flensburg zur Uebernahme der bereits im Betrieb befindlichen und zum Ausbau der projectirten Linien bildete. Dieselbe erhielt unterm 20. März 1865 seitens der damaligen k. k. österreichischen und königlich preussischen Civilbehörde der Herzogthümer Schleswig-Holstein und Lauenburg die Concession, hierbei aber auch die Verpflichtung, die Südschleswigsche Bahn zu geraden Linien mit Berührung der Stadt Schleswig umzubauen.

Dieser Umbau sowie die Vollendung der Nordschleswigschen Bahnen wurde dem englischen Bauconsortium unter Sir Morton Peto in Generalentreprise übertragen, und hierbei diesem auch die Verpflichtung zum käuflichen Erwerb der bisher selbstständigen 4,8 km langen Schleswiger Zweigbahn Klosterkrug-Schleswig auferlegt. Die Abkürzungslinien im Gebiet der Südschleswigschen Bahnen, die Verlängerung der Tönninger Zweigbahn nach Osten zum Anschluss an diese und die Nordschleswigschen Bahnen wurden 1866/69 vollendet und dem Betriebe übergeben, in dem letzteren Jahr auch die Schleswig-Klosterkruger Bahn käuflich erworben, nach Fertigstellung der Hauptbahn über Schleswig aber abgetragen, wie auch die abgebauten Theilstrecken der Südschleswigschen Bahnen niedergelegt wurden.

Hiernach erreichte das Bahnnetz der neuen Gesellschaft eine Gesammtlänge von 233,4 km.

Das derselben concessionirte Anlagecapital betrug 15 000 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. und 15 000 000 Mk. $4^1/_2$ procentiger Pr.-Obligationen, doch kamen von den Actien nur 13 878 000 Mk. zur Ausgabe, so dass auf 1 km 123 727 Mk. entfallen. Hierbei ist zu erwähnen, dass concessionsgemäss das Terrain für die Nordschleswigschen Bahnen der Gesellschaft unentgeltlich überwiesen worden war.

Von den St.-Actien hatte die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft, an deren Linie Neumünster-Rendsburg die Schleswigschen Bahnen anschliessen, um den wünschenswerthen Einfluss auf die Verwaltung dieser zu erlangen, für 8 175 000 Mk., also über die Hälfte, übernommen. Weiterhin schloss sie bereits 1865 mit der neuen Gesellschaft einen Betriebsüberlassungsvertrag, wonach sie von Fertigstellung der Schleswigschen Bahnen an, ab 1. Januar 1870 den Betrieb auf diesen übernahm, wogegen sie, und zwar schon von 1865 ab, die Verzinsung und Amortisation der Pr.-Obligationen, sowie eine feste Rente von 5 % an die St.-Actien garantirte.

Bis zum 25. Oktober 1865 war der Betrieb auf den Süd- und Nordschleswigschen Bahnen von dem mehrfach erwähnten Eisenbahnunternehmer Peto geführt worden; mit diesem Tage ging er auf

die neue Gesellschaft über, gewissermassen aber inhaltlich des oben erwähnten Garantievertrages bereits auf Kosten der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft, die ihn dann am 1. Januar 1870 selbst übernahm.

Die Industrie ist im Herzogthum Schleswig gering, bedeutender ist Ackerbau und Viehzucht, doch lenkt sich die Viehausfuhr hauptsächlich nach England auf dem Seewege, und deshalb hat sich, trotzdem die Schleswigschen Bahnen bis 1881 die einzigen des Landes waren, ihr Verkehr nur gering entwickelt, so dass die Altona-Kieler Bahn alljährlich bedeutende Zuschüsse, im Ganzen bis zu ihrer Verstaatlichung per 1. Januar 1883: 2 493 770 Mk. leisten musste. Von diesem Termin ab trat der preussische Staat in den Betriebsvertrag ein. Die Schleswigschen Bahnen wurden hierbei zusammen mit der Altona-Kieler Eisenbahn der königlichen Eisenbahndirection in Altona unterstellt. Uebrigens knüpfte der Staat noch in demselben Jahre auch mit der Schleswigschen Eisenbahngesellschaft behufs Ankaufs ihrer Bahnen Unterhandlungen an. Da er durch den Erwerb der Altona-Kieler Eisenbahn bereits Hauptactionär der Schleswigschen Eisenbahngesellschaft war, führten die Verhandlungen selbstredend ohne Weiterungen zum Abschluss, wonach die Bahn laut Gesetz vom 23. Februar 1885 am 1. April desselben Jahres, bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft, sofort in das volle Eigenthum des Staates überging. Derselbe zahlte, entsprechend der garantirten 5procentigen Rente, pro Actie à 600 Mk. 750 Mk. in 4procentigen Consols, mithin im Ganzen für die im Privatbesitz befindlichen St.-Actien im Betrage von 5 703 000 Mk. 7 128 750 Mk. in 4procentigen Consols. Die Bedienung der Anleihe war dem Staat bereits bei Ankauf von Altona-Kiel vertragsmässig zugefallen; von derselben waren zu diesem Zeitpunkt noch 13 818 000 Mk. in Umlauf gewesen. An Fonds fielen dem Staat 971 250 Mk., bestehend in Actien der Gesellschaft zu.

Zunächst setzte der preussische Staat per 1. Juli 1886 den Zinsfuss der Pr.-Obligationen von $4^1/_2$ auf 4 % herab, rief dieselben aber 1889 zum Umtausch in $3^1/_2$procentige Consols auf. Der Umtausch hat am 1. Januar 1890 begonnen, während die hierzu nicht bereits abgestempelten Stücke per 1. Juli 1890 zur baaren Rückzahlung gekündigt sind. Nach Beendigung des Umtausch- resp. Einlöseverfahrens **giebt es Schleswigsche Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.**

Schleswig-Klosterkruger Eisenbahn.

Die 1854 gebaute Südschleswigsche Bahn Rendsburg-Flensburg berührte die Stadt Schleswig nicht direct, sondern führte in einer Entfernung von ungefähr 5 km an derselben vorüber, und so wurde die Verbindung der Stadt Schleswig mit der Südschleswigschen Bahn der Gegenstand eines besonderen Eisenbahnunternehmens. Die betreffende Actiengesellschaft erhielt unter dem 28. März 1857 die königlich dänische Concession auf die Dauer von 100 Jahren zum Bau und Betrieb einer Bahn von der Stadt Schleswig nach der Station Klosterkrug der Südschleswigschen Eisenbahn. Die Eröffnung der 4,8 km langen Linie erfolgte am 1. Juni 1858. Den Betrieb führte von Anfang an pachtweise der Eisenbahnunternehmer Peto, welcher auch die Südschleswigsche Bahn in Pacht hatte. Als die Letzteren nach Erwerb des Herzogthums Schleswig seitens Preussens und Oesterreichs an eine neue deutsche Gesellschaft verkauft worden und ein günstiges Pachtverhältniss von dieser nicht zu erlangen war, nahm die Schleswig-Klosterkruger Eisenbahngesellschaft ihre Linie am 1. Februar 1866 in eigenen Betrieb. Der neuen Schleswigschen Eisenbahngesellschaft war aber bei Concessionirung der theilweise Umbau der Südschleswigschen Linien und dabei die Führung dieser über die Stadt Schleswig selbst seitens der zuständigen deutschen Behörden auferlegt worden und dies machte den Ankauf der Schleswig-Klosterkruger Eisenbahn durch die gedachte Gesellschaft erforderlich. Nun hatte sich die königl. dänische Regierung bei der Concessionirung der Schleswig-Klosterkruger Eisenbahn das Recht vorbehalten, die Bahn vom 14. Oktober 1868 ab gegen den 25 fachen Betrag des durchschnittlichen Reinüberschusses der letzten fünf Jahre einzulösen. In dieses Recht war als Rechtsnachfolger der dänischen Regierung das königlich preussische Gouvernement für das Herzogthum Schleswig eingetreten und dieses überliess dasselbe an die neu concessionirte Schleswigsche Eisenbahngesellschaft. Inhaltlich des unterm 29. Oktober 1868 zwischen den beiden Gesellschaften abgeschlossenen Vertrages zahlte die Schleswigsche Eisenbahngesellschaft an die Schleswig-Klosterkruger den Betrag von 223 425 Mk., woraus ihre Actionäre und Prioritätsgläubiger abzufinden, Sache der Gesellschaft blieb. Nach Allerhöchster Genehmigung dieses Vertrages ging die Schleswig-Klosterkruger Eisenbahn am 13. Februar 1869 in das Eigenthum der Schleswigschen Gesellschaft über, welche die Linie Klosterkrug-Schleswig bei den Correcturbauten ihrer Strecken zum Theil benutzte, den nicht verwendbaren Theil aber abtrug.

Die Gesellschaft löste sich nach Abfindung ihrer Gläubiger und Actionäre gegen Einlieferung der Pr.-Obligationen und Actien auf, **und so giebt es Schleswig-Klosterkruger Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.**

Schwerin-Wismarsche Eisenbahn.

Bereits im Jahre 1836 hatte man sich in der mecklenburgischen Seestadt Wismar auf Veranlassung eines Staatsvertrages zwischen Mecklenburg und Hannover bezüglich Herstellung einer Eisenbahnlinie Hannover-Boitzenburg-Wismar um die Concessionirung der auf mecklenburgisches Gebiet entfallenden Theilstrecke unter Bewilligung einer Landesbeihülfe bemüht. In Folge inzwischen veränderter Verhältnisse in Hannover zerschlug sich jedoch die Ausführung der ganzen Linie, und die der mecklenburgischen Theilstrecke allein wäre zwecklos gewesen. Nachdem später die Herstellung der Berlin-Hamburger Bahn gesichert war, nahm die Stadt Wismar ihr Project bei Anlehnung an diese Linie von Neuem auf, trat jetzt aber auf Schwierigkeiten, da auch die Seestadt Rostock sich um Concessionirung einer Schienenverbindung mit der Berlin-Hamburger Bahn bewarb und von der grossherzoglichen Regierung deren Project bevorzugt wurde. Die nächste Folge der gegenseitigen Eifersüchteleien war, dass vorerst noch keines beider Projecte zur Ausführung gelangte. Indess griffen nun Hamburger und Altonaer Handelshäuser, welchen vornehmlich an dem Zustandekommen von Eisenbahnverbindungen zwischen ihren und den mecklenburgischen Seestädten gelegen sein musste, ein, und Dank der namhaften Capitalsbetheiligung jener bildeten sich nun für beide Projecte getrennte Gesellschaften, von denen die eine die Concession zu der Linie Hagenow-Schwerin-Rostock und die andere hier zu behandelnde unterm 8. März 1845 die Concession zu der Linie Schwerin-Wismar erhielt. Gleichzeitig entstand noch eine dritte Gesellschaft, die Güstrow-Bützower im Interesse der Stadt Güstrow. Bei der Schwerin-Wismarschen Eisenbahn war das Anlagecapital auf 3 600 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. festgesetzt und auch 40 % desselben bereits eingezahlt worden, doch beschloss die Gesellschaft noch vor Beginn jeder Bauthätigkeit in Verbindung mit den beiden anderen ihre Vereinigung zu nur einer, der „Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft". Unterm 10. März 1846 wurde hierzu die Allerhöchste Genehmigung ertheilt und dabei die Concession für Schwerin-Wismar mit auf die neue Gesellschaft über-

tragen. Die Actionäre traten mit ihren Actienzeichnungen und den bereits geleisteten Einzahlungen zu der neuen Gesellschaft über.

Schwerin-Wismarsche Eisenbahnpapiere waren überhaupt noch nicht ausgefertigt worden.

Taunusbahn.

Dieselbe gehört zu den ältesten Eisenbahnen Deutschlands. Bereits 1835 hatten sich Comités zur Erbauung einer Bahn von Frankfurt a. M. nach der als Weltbad bekannten Stadt Wiesbaden, Hauptstadt des damals selbstständigen Herzogthums Nassau, gebildet, doch erlitt die Angelegenheit vorerst Verzögerung, da man sich nicht einigen konnte, auf welchem Ufer des Main die Anlage der Bahn erfolgen sollte. Im Jahre 1836 verschmolzen sich die Comités zu einem, entschieden sich zur Führung der Bahn auf dem rechten Ufer des Main von Frankfurt über Kastel (Mainz gegenüber) nach Wiesbaden mit Zweig nach der industriereichen Stadt Biebrich und begann auch mit vorläufiger Genehmigung vom 14. Februar 1837 den Bau.

Die definitive Concession seitens der drei der damaligen politischen Eintheilung nach betheiligten Regierungen, der freien Stadt Frankfurt a. M., des Grossherzogthums Hessen-Darmstadt und des Herzogthums Nassau, erhielt das Comité im Mai und Juni 1838, und dieses führte mit unbeschränkter Vollmacht versehen den Bau auch selbst zu Ende. Hier ist also Finanzirung des Unternehmens und Bauausführung vor der Constituirung der Gesellschaft erfolgt. Die Bahn wurde in einer Gesammtlänge von 43,4 km, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Frankfurt a M.-Höchst am 26. September 1839, in ihrer ganzen Ausdehnung am 3. August 1840 dem Verkehr übergeben, und erst hiernach, am 12. August 1840, constituirte sich die Gesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Frankfurt a. M. Die Zweigbahn nach Biebrich wurde zunächst nur mit Pferden betrieben; der Locomotivbetrieb auf dieser ist erst unter preussischer Verwaltung am 15. Mai 1872 eingeführt worden.

Die Verbindung nach dem als Festung, sowie durch Handel und Industrie wichtigen, auf dem linken Rheinufer gelegenen Mainz geschah zunächst von der Station Kastel mittelst der alten Schiffbrücke über den Rhein. Bei der ihr drohenden Gefahr des Baues einer linksmainischen Bahnlinie von Frankfurt nach Mainz beschloss die Gesellschaft ihrerseits, von ihrer Station Flörsheim nach Bischofsheim bei Mainz an der Linie Mainz-Darmstadt der Hessischen

Ludwigsbahn mit fester Brücke über den Main zu bauen, doch versagte die nassauische Regierung die Genehmigung. Sie errichtete deshalb, um wenigstens einen Theil des beregten Personenverkehrs zu retten, 1861 eine Dampffähre über den Rhein von Kastel nach Mainz, und 1869 wurde dieselbe auch für Ueberführung von Güterwagen eingerichtet, ist dann 1885 aber in Folge Erbauung einer stehenden Fahr- (nicht Eisenbahn-) Brücke abgetragen worden.

Weiterhin erwarb die Gesellschaft 1862 käuflich die von der ihrigen abzweigende 6,6 km lange Höchst-Sodener Bahn, welche sie seit Eröffnung dieser 1847 bereits im Betrieb gehabt hatte, für 100 000 Gulden rh. = 171 427 Mk.

Das Anlagecapital der Taunusbahn bestand ursprünglich aus 3 000 000 Gulden = 5 142 858 Mk. in St.-Actien à 250 Gulden, doch trat hierzu mit Privileg von 1844 eine $3^{1}/_{2}$ procentige Anleihe von 500 000 Gulden = 857 142 Mk., mit Privileg von 1856 eine 4 procentige von 200 000 Gulden = 342 855 Mk. und mit Privileg von 1862 eine 4 procentige Anleihe im Betrage von 602 000 Gulden = 1 032 000 Mk., aus welcher indess die von 1856 zurück gezahlt wurde.

Das Gesammtanlagecapital belief sich somit auf 4 102 000 Gulden = 7 032 000 Mk., mithin bei einer Gesammtlänge von 50,6 km, für 1 km auf 138 972 Mk.

Die Hauptseite des Verkehrs bildete die Personenbeförderung (der Güterverkehr brachte durchschnittlich nur ein Viertel der Gesammteinnahmen) und erzielte von Anfang an, trotzdem die Bahn bis 1846 ohne jeden Anschluss blieb, eine fortdauernd gute Rentabilität. Die St.-Actien erhielten an Dividende

pro	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849
	$6^{2}/_{5}$	6	6	6	6	6	$6^{4}/_{5}$	6	$4^{2}/_{5}$	$4^{4}/_{5}$ %
pro	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859
	5	$5^{2}/_{5}$	$5^{3}/_{5}$	$5^{4}/_{5}$	6	$6^{4}/_{5}$	$7^{3}/_{5}$	10	10	8 %
pro	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869
	8	$9^{1}/_{5}$	$9^{3}/_{5}$	$6^{4}/_{5}$	$7^{1}/_{5}$	8	$3^{1}/_{5}$	$7^{1}/_{5}$	$7^{1}/_{5}$	$8^{1}/_{5}$ %

pro 1870 $6^{4}/_{5}$ % } im Durchschnitt 6,80 %.

Die bezüglich des Mainz-Frankfurter Verkehrs gefürchtete Concurrenz war 1863 durch Eröffnung der directen Linie Mainz-Frankfurt a. M. der Hessischen Ludwigsbahn auf dem linken Mainufer eingetreten, und durch die späteren Projecte dieser Gesellschaft drohte der Taunusbahn noch mehr Gefahr. Sie entschloss sich deshalb, ihr Unternehmen an die Hessische Ludwigsbahn zu verkaufen; dasselbe ging inhaltlich des gegenseitigen Vertrages vom

14. November 1871 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres am 1. Januar 1872 in den Besitz der Hessischen Ludwigsbahn über. Diese tauschte hierbei je nach Wahl der Inhaber die Taunusbahnactien in solche ihres eigenen Unternehmens zum Nennwerth um, oder bezahlte für eine Actie von 250 Gulden 400 Gulden baar. Gleichzeitig übernahm sie die Anleihen der Taunusbahn als Selbstschuldner.

Die Hessische Ludwigsbahn verkaufte aber die Taunusbahn ihrerseits wieder sofort an den preussischen Staat unter Berechnung der fraglichen Actien im Nennwerth von 3 000 000 Gulden nach dem Börsencourse für 5 010 000 Gulden = 8 588 533 Mk und Uebernahme der Taunusbahnanleihen mit 1 422 000 Mk als Selbstschuldner.

Der preussische Staat erwarb die Bahn unter diesen Bedingungen laut Gesetz vom 3. Mai 1872 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres zu vollem Eigenthum und unterstellte sie zunächst der königlichen Direction in Wiesbaden. Gegenwärtig 1889 gehört sie zur königlichen Direction in Frankfurt a. M.

Nachrichtlich sei noch erwähnt, dass die ursprüngliche Concession auf 99 Jahre ertheilt war, nach welcher Zeit die Regierung jeder der betheiligten Staaten die in ihr Gebiet fallende Theilstrecke gegen den Taxwerth sollte übernehmen können. Zum Ausgleich des beim Erlöschen der Concession etwa vorhandenen Minderwerths der Bahn hatte die Gesellschaft einen Amortisationsfonds geführt, dessen Bestand sich ult. 1871 beim Uebergang der Bahn an den preussischen Staat auf 164 412 Mk. belief. — Das Vermögen aller an denselben fallenden Fonds aber betrug 938 757 Mk.

Nachdem der Staat die $3^1/_2$ procentigen Obligationen von 1844 per 31. Dezember 1888 und die 4 procentigen von 1862 per 1. Oktober 1888 zur baaren Einlösung gekündigt hat, **giebt es Taunus-Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.**

Thüringische Eisenbahn.

Schon in den ersten Jahren des deutschen Eisenbahnwesens hatte die preussische Regierung ihr Augenmerk darauf gerichtet, ihre damals voneinander noch getrennt liegenden westlichen Provinzen mit ihrem Hauptländercomplex durch Schienenwege verbunden zu sehen, und zu diesem Zweck 1840 bereits Untersuchungen über eine Eisenbahn in der Richtung Halle-Nordhausen-Cassel vornehmen lassen. Schliesslich entschied man sich aber für Führung der Bahn von Halle durch das südliche Thüringen auf Cassel und von da weiter an die in Vorbereitung begriffene Köln-Mindener Bahn. Die

hierauf bezüglichen Staatsverträge wurden 1841 abgeschlossen, gleichzeitig auch über Anlage einer Bahn aus der Hauptlinie über Coburg nach Bamberg sowie von Cassel nach Carlshafen.

Zur Erbauung der Linie von Halle über Erfurt und Eisenach bis Gerstungen bildete sich 1844 die Thüringische Eisenbahngesellschaft mit Sitz in Erfurt, während die Fortsetzung bis Cassel ein besonderes Unternehmen wurde. Die Concession wurde seitens der betheiligten Regierungen von Preussen, dem Grossherzogthum Sachsen-Weimar und dem Herzogthum Sachsen-Gotha im August und September 1844 ertheilt und hierbei das Baucapital auf 27000000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit zunächst 4 % Bauzinsen festgesetzt, wovon die genannten Staaten zusammen 6 750 000 Mk. übernahmen und zwar: Preussen 2 430 000 Mk., Sachsen-Weimar 2 700 000 Mk. und Sachsen-Coburg-Gotha 1 620 000 Mk. — Dieselben verzichteten zu Gunsten der Privatactien auf Dividende, wenn aus dem Reinertrage des laufenden Jahres auf diese pro rata der Beträge nicht mehr als 3 % Dividende entfallen sollten.

Inhaltlich der Concession trat auch bezüglich der in den beiden genannten thüringischen Staaten gelegenen Strecken das preussische Eisenbahngesetz von 1838 in Kraft; die nach diesem Gesetz zu zahlende Eisenbahnsteuer sollte zum Ankauf der Privatactien nach dem Tagescourse verwendet werden, wobei nach derartiger Einlösung sämmtlicher Actien die in den einzelnen Gebieten gelegenen Strecken in das Eigenthum der betreffenden Regierung übergehen sollte, doch wurde diese Verwendungsart durch das spätere preussische Eisenbahngesetz von 1859 hinfällig.

Der Bau begann 1844 und die Bahn wurde, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Halle-Weissenfels am 6. resp. 20. Juni 1846, bis Eisenach 1846/47, die Endstrecke bis Gerstungen aber erst 1849 gleichzeitig mit der anschliessenden Hessischen Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn eröffnet. Die Gesammtlänge dieser Stammstrecke beträgt 189,5 km. Dieselbe wurde mit Eröffnung der Main-Weser-Bahn von Cassel nach Frankfurt a. M. 1850 Vermittlerin des umfangreichen Verkehrs zwischen dem östlichen Deutschland und Frankfurt a. M.

Schon zur Fertigstellung der Bahn und später zur besseren Ausrüstung derselben waren mit Privileg von 1847 bezw. 1852 zwei 5- resp. $4^1/_2$ procentige Anleihen im Gesammtbetrage von 15 000 000 Mk. aufgenommen und ausserdem vom Grossherzogthum Sachsen-Weimar und dem Herzogthum Coburg-Gotha 1847: $3^3/_4$ procentige, der Amortisation unterworfene Darlehen im Betrage von 1 800 000 Mk. resp. 1 200 000 Mk. gegeben worden.

Noch während des Baues der Stammbahn richtete die Gesellschaft ihr Augenmerk darauf, auch den Welthandelsplatz Leipzig in ihr Netz zu ziehen, doch verhinderten Differenzen zwischen Preussen und Sachsen bezüglich der Zollverhältnisse und die Ungunst der Zeiten zur Aufbringung von Capitalien die baldige Ausführung dieses Projectes. Erst 1855 erhielt sie die Concession zum Bau der gedachten Zweigbahn Corbetha-Leipzig sowie das Privileg zur Aufnahme einer $4^1/_2$ procentigen Anleihe im Betrage von 9 000 000 Mk.; die 31 km lange Strecke wurde 1856 eröffnet. — Durch die Herstellung einer directen Verbindung von Leipzig mit Frankfurt a. M. über Hof, Bamberg und Aschaffenburg drohte der Thüringischen Bahn starke Concurrenz und dies veranlasste sie, auf weitere Ausdehnung ihres Netzes durch Erbauung neuer Zufuhrlinien an die Stammbahn Bedacht zu nehmen. Diesem Bestreben verdankt zunächst die Zweigbahn Weissenfels-Gera ihr Entstehen. Das ursprüngliche Project hatte auf Weissenfels-Gera-Hof gelautet (zum Anschluss an die bayerischen Bahnen), doch musste die Ausführung wegen der Schwierigkeit in Beschaffung der erforderlichen Gelder auf den oben genannten nördlichen Theil beschränkt bleiben. Im Jahre 1867 kam das Hofer Project bei den Verhandlungen wegen des Baues der Gera-Eichichter Bahn in der Linie Triptis (an der Gera-Eichichter Bahn) - Schleiz-Hof nochmals auf die Tagesordnung, scheiterte jedoch auch diesmal an der Verweigerung der von der Gesellschaft geforderten Zinsgarantie seitens des reussischen Landtages. Die 59,5 km lange Strecke Weissenfels-Gera wurde mit Concession von 1856 unter Verwendung einer $4^1/_2$ procentige Anleihe in Höhe von 11 700 000 Mk. gebaut und 1859 eröffnet.

Im Jahre 1863 übernahm die Gesellschaft auf Kosten Preussens den Bau und später auch den Betrieb der Zweigbahn von Erfurt nach dem fiscalischen Steinsalzwerk Ilversgehofen; dieselbe gelangte 1864 zur Eröffnung.

Zur besseren Verbindung Thüringens mit Bremen und Hamburg war schon in den fünfziger Jahren eine Bahn von Gotha nach Göttingen angestrebt worden, doch hatte das Project zunächst keine Verwirklichung gefunden und kam später erst in verschiedenen Theilen zur Ausführung. Hierbei übernahm die Thüringische Eisenbahngesellschaft mit Concession von 1866 den Bau des südlichen Theils Gotha-Leinefelde, welcher, 67,1 km lang, im Jahre 1870 eröffnet wurde. Hierzu waren neue St.-Actien Lit. B à 300 Mk. im Betrage von 15 483 000 Mk. emittirt worden. Davon hatten die an dieser Strecke gelegenen Städte Mühlhausen und Langensalza zusammen 1 500 000 Mk. und die Staaten Preussen und

Coburg-Gotha für die übrigen Actien mit 13 983 000 Mk. eine 4procentige Zinsgarantie übernommen, wobei jedoch die Stammbahn den 8. Theil der erforderlichen Zinszuschüsse ihrerseits den genannten Staaten zurück zu vergüten hatte. Zum Ausgleich des Ausfalls bei Emittirung dieser Actien gab Preussen aus seinem Eisenbahndispositionsfonds eine Subvention von 396 000 Mk. Der später nothwendig gewordene Capitalsbedarf für diese Strecke wurde durch Ausgabe von neuen St.-Actien Lit. B ohne Zinsgarantie im Betrage von 1 059 000 Mk. 1875 aufgebracht, und hiervon übernahmen wieder die Städte Mühlhausen und Langensalza und der Landkreis Langensalza 615 000 Mk. Zur Unterscheidung untereinander erhielten die garantirten Privatactien die Bezeichnung Serie A, die von Mühlhausen und Langensalza übernommenen Actien der ersten Emission die Bezeichnung Serie B und die zuletzt ausgegebenen ungarantirten Actien die Bezeichnung Serie C.

Die in dem Statut vorgesehene Vertheilung des Reinüberschusses der Strecke Gotha-Leinefelde über 4 % kann hier unberücksichtigt bleiben, da ein solcher nie erzielt worden ist, die Garantiestaaten vielmehr alljährlich Zuschüsse leisten mussten; dagegen sei noch besonders erwähnt, dass die St.-Actien Lit. B ausschliesslich auf die Erträge dieser Linie resp. auf die Zinsgarantie angewiesen waren.

Weiterhin baute die Gesellschaft, ebenfalls unter Zinsgarantie der betheiligten Staaten Preussen, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Weimar, Schwarzburg-Rudolstadt und Reuss j. L., mit Concession von 1868 die Linie Gera-Saalfeld-Eichicht und eröffnete die 77,1 km lange Strecke 1871. Hierzu kamen neue 4½procentige St.-Actien Lit. C à 300 Mk. im Betrage von 18 000 000 Mk. zur Ausgabe, für welche die genannten Regierungen eine Zinsgarantie von 3½ % übernahmen, während 1 % durch das Gesammtunternehmen garantirt wurde.

Auch hier können wir über die Verwendung des Reinüberschusses über 5 % hinweggehen, da ebenfalls ein solcher nie erzielt worden ist, vielmehr stets Zinszuschüsse erforderlich waren. Diese Actien waren ausschliesslich auf die Erträge der Gera-Eichichter Linie und die Zinsgarantie angewiesen. Ferner hatte die Gesellschaft mit Concession von 1866 eine Zweigbahn von Dietendorf bei Erfurt nach dem industriereichen Arnstadt gebaut. Diese 10 km lange Strecke wurde 1867 eröffnet und später mit Concession von 1877 um 27,3 km bis nach der als Badeort bekannten, gewerbfleissigen Stadt Ilmenau verlängert. Die Eröffnung derselben erfolgte 1879. Endlich erhielt die Gesellschaft 1868 die

Concession zu einer Zweigbahn von Leipzig nach Zeitz (Station der Weissenfels-Geraer Linie); die Ausführung derselben erlitt aber in Folge des französischen Krieges eine Verzögerung und diese Bahn konnte erst 1873 eröffnet werden; dieselbe hat eine Länge von 37,9 km.

Zu der Strecke Dietendorf-Arnstadt waren $4^1/_2$procentige auf den Namen der Inhaber lautende Schuldscheine in Höhe von 1 094 700 Mk. unter voller Zinsgarantie seitens des Fürstenthums Schwarzburg-Sondershausen, in dessen Gebiet Arnstadt liegt, ausgegeben worden. Diese Schuldscheine waren amortisirbar und sind bereits bis 1872 getilgt, die Zinsgarantie blieb indess der Gesellschaft gegenüber noch weiter bestehen, bis sie 1878 vertragsmässig durch Zahlung einer Subvention von 437 500 Mk. seitens der fürstlichen Regierung zum Bau der Verlängerung Arnstadt-Ilmenau abgelöst wurde. Die grossherzoglich sachsen-weimarische Regierung, in deren Gebiet Ilmenau liegt, zahlte zum Bau der letztgenannten Strecke ebenfalls eine Subvention à fonds perdu im Betrage von 312 500 Mk.

Zu der Strecke Arnstadt-Ilmenau sowie zu Erweiterungsbauten auf den alten Strecken war mit Privileg von 1868 eine $4^1/_2$procentige Anleihe im Betrage von 8 400 000 Mk. aufgenommen worden; ausserdem creirte die Gesellschaft mit Privileg von 1867 und 1873 zu Ergänzungs- und Erweiterungsbauten auf der Stammbahn und den nicht garantirten Zweigbahnen neue, den ersten St.-Actien gleichberechtigte St.-Actien Lit. A im Betrage von 18 000 000 Mk. und nahm ausserdem mit Privileg von 1874 eine $4^1/_2$procentige Anleihe von 13 500 000 Mk. auf. Von den Actien sind indess nur 17 362 200 Mk. begeben worden.

Bei dem Werrabahnunternehmen Eisenach-Coburg-Lichtenfels, an dessen Zustandekommen der Thüringischen Gesellschaft als einer neuen in Eisenach anschliessenden Zufuhrstrasse für ihre Hauptstrecke gelegen sein musste, betheiligte sich dieselbe durch Uebernahme von St.-Actien im Betrage von 3 000 000 Mk. und leitete auch den Betrieb dieser Bahn von deren Eröffnung im Jahre 1858 an bis Ende 1875.

Ferner übernahm sie auch den Betrieb der 1876 eröffneten Gotha-Ohrdrufer Lokalbahn, die Eigenthum einer besonderen Gesellschaft war.

Das vorstehend einzeln entwickelte Anlagecapital erfuhr im Jahre 1877 nach Abschluss der Baurechnung bezüglich der Gotha-Leinefelder St.-Actien Lit. B Serie A eine Reduzirung um 71 700 Mk. und das der Gera-Eichichter Bahn in den St.-Actien Lit. C eine

solche um 18 000 Mk. Hiernach ergiebt das Anlagecapital folgende Summen:

St.-Actien Lit. A	44 362 200	Mk.
„ „ B Serie A	13 911 300	„
„ „ B Serie B	1 500 000	„
„ „ B Serie C	1 059 000	„
„ „ C	17 982 000	„
Prioritätsobligationen	57 600 000	„
Amortisirbare Schuldscheine	1 094 700	„
Staatsdarlehen	3 000 000	„
Summa	140 509 200	Mk.

Da hiervon sachgemäss die Werrabahnactien mit 3 000 000 Mk. abzusetzen sind, verbleiben als Belastung der eigenen Strecken 137 509 200 Mk., mithin bei einer Gesammtlänge von 503,75 km, einschliesslich der 4,35 km langen Güterverbindungsbahn Leipzig-Möckern, für 1 km 272 971 Mk.

Ausser dem regen Lokalverkehr in dem an Industrie, Gewerbe- und Badeorten reichen, sowie wegen seiner Naturschönheiten zum Ziel zahlreicher Touristenausflüge gewählten Thüringen fiel der Bahn, wie schon oben gesagt, die Vermittelung des Verkehrs zwischen dem östlichen Deutschland und Frankfurt a. M., sowie darüber hinaus zu. Gegenüber der durch die oben genannte Bayerische Route im Frankfurter Verkehr gewordenen Concurrenz erhielt die Thüringer Route eine wesentliche Abkürzung durch die 1868 erfolgte Eröffnung der Bebra-Hanauer Bahn und blieb auch gegen die im Berlin-Frankfurter Verkehr geschaffene Magdeburger Route die bei Weitem bevorzugtere; erst die 1879 eröffnete Berlin-Wetzlarer Bahn war geeignet, ihr bezüglich des letztgenannten Verkehrs dauernd gefahrdrohend zu werden, doch erfolgte vor voller Belebung dieser Linie die Verstaatlichung des Thüringischen Unternehmens. So erfreute sich denn auch die Hauptbahn stets eines regen, reichen Gewinn bringenden Verkehrs, während die neueren Zweigbahnen, besonders Gotha-Leinefelde und Gera-Eichicht, sich nur gering entwickelten, so dass bei diesen seitens der Garantiestaaten fortlaufend Zinszuschüsse, im Ganzen bis ult. 1881: 10 465 909 Mk. erforderlich geworden sind.

Die Dividenden der St.-Actien A stellten sich, wie folgt:

pro	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857
	2	2	3	3	$4^1/_6$	$4^2/_3$	5	6	$6^3/_4$	7 %
pro	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867
	$5^1/_3$	$5^1/_6$	$6^1/_2$	$6^2/_3$	$7^2/_3$	$7^3/_5$	8	$8^1/_3$	$7^2/_3$	$8^1/_2$ %

pro	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877
	9	$8^3/_4$	9	$10^1/_2$	9	$7^1/_4$	$7^1/_2$	$8^1/_2$	$9^1/_4$	$7^1/_2$ %

pro	1878	1879	1880	1881	
	8	$8^1/_2$	$9^1/_2$	$9^1/_2$ %	im Durchschnitt 6,96 %.

Die Staatsactien erhielten in Folge ihres theilweisen Dividendenverzichts für 1848 bis 1850 keine, für 1851: 1 %, von da ab aber denselben Procentsatz wie die Privatactien.

Die im Privatbesitz befindlichen Actien Lit. B Serie A und Lit. C erhielten stets nur mit Hülfe der Zinsgarantie 4 resp. $4^1/_2$ % Zinsen, während die im Besitz der Städte Mühlhausen und Langensalza und des Landkreises Langensalza befindlichen ohne Zinsgarantie bestehenden Actien Lit. B Serie B und C pro

	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
Serie B	0	0	0	0,3	0,7	0,44	0,35	1,2	1,57	2,16	2,22 %
„ C	1874/75 ausgegeben			0,8	0,69	0,52	1,4	1,23	1,9	1,97 %	

erhielten.

1881 trat der preussische Staat mit der Gesellschaft wegen Erwerbs der Bahn in Unterhandlungen, welche ohne Weiterungen zum Abschluss führten; die Bahn ging laut Gesetz vom 28. März 1882 mit Rechnung vom 1. Januar am 1. Mai desselben Jahres in Verwaltung und Betrieb und, nachdem der Actienumtausch geschlossen und der Staat die sämmtlichen Anleihen als Selbstschuldner übernommen hatte, bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft am 1. Juli 1886 in das volle Eigenthum desselben über. Die St.-Actien A erhielten zunächst eine feste Rente von $8^1/_2$ %, während die Privatactien Lit. B und C die garantirten Zinsen von 4 resp. $4^1/_2$ %, die Actien Lit. B Serie B und C der Stadt Mühlhausen, sowie der Stadt und des Landkreises Langensalza dagegen nur 3 % erhielten. Bei dem späteren Actienumtausch zahlte der Staat:

				in 4 proc. Cons.
für je 4 St.-Actien Lit. A	à 300 Mk.	= 1200 Mk.	2550 Mk.	
„ „ 1 St.-Actie Lit. B Serie A	à 300 „	= 300 „	300 „	
„ „ 10 St.-Actien Lit. B Serie B	à 600 „	= 6000 „	5100 „	
„ „ 2 St.-Actien Lit. B Serie C	à 3000 „	= 6000 „	5100 „	
„ „ 8 St.-Actien Lit. C	à 300 „	= 2400 „	2700 „	

Ferner wurden an Convertirungsprämien bewilligt für jede St.-Actie Lit. A 5 Mk., für jede Actie Lit. B Serie A und jede Actie Lit. C je 2,50 Mk., während die Actien Lit. B Serie B und C keine solche erhielten.

Die bei dem Unternehmen betheiligten Staaten, Städte und Kreise erhielten für ihre Actien nach dem generellen Vertrage sowie zur Ablösung der ihnen zustehenden Eisenbahnsteuer einer-

seits und unter Aufhebung der von ihnen übernommenen Garantiepflicht andererseits folgende Capitalsabfindung, und zwar:

Reuss j. L.	190 000	Mk.
Sachsen-Weimar	7 500 000	„
Sachsen-Coburg-Gotha	4 800 000	„
Schwarzburg-Sondershausen	316 200	„
Stadt Mühlhausen	1 241 275	„
Stadt Langensalza	441 725	„
Kreis Langensalza	114 750	„
Summa	14 603 950	Mk.

Das Herzogthum Sachsen-Meiningen und das Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt verzichteten auf die ihnen aus der Eisenbahnsteuer zustehende Quote, mussten aber zur Ablösung der Zinsgarantie ihrerseits an Preussen 700 000 Mk., bezw. 128 000 Mk. zahlen. Der Kaufpreis stellte sich für Preussen nach Obigem, wie folgt:

für 40 042 200 Mk. St.-Actien Lit. A (incl. der preussischen aber exl. der weimarischen und gothaischen Staatsactien) . . .	85 130 175	Mk.	in 4 proc. Cons.
für 13 911 300 Mk. St.-Actien Lit. B Serie A	13 911 300	„	
für 17 982 000 Mk. St.-Actien Lit. C . .	20 229 750	„	
hierzu kommen obige Capitalsabfindungen mit	14 603 950	„	
an Convertirungsprämien	892 647,5	„	
an noch nicht getilgten Prioritätsobligationen	45 893 100	„	
an noch nicht getilgten Darlehen von Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha .	1 473 900	„	
Summa	182 134 822,5	Mk.	

An Fonds fielen dem Staat 6 812 647 Mk. zu, desgleichen die oben erwähnten Werrabahnactien im Betrage von 3 000 000 Mk. Die Bahn erhielt zunächst eine besondere königliche Direction in Erfurt, welcher später noch die Berlin-Anhaltische, Halle-Sorau-Gubener, Oberlausitzer und Hessische Nordbahn unterstellt wurden.

Die Gesellschaft hatte ihre sämmtlichen Anleihen mit Ausnahme der II. Serie von 1851, bei welcher ein Zinsfuss von 5 % erforderlich war, mit dem Zinsfuss von 4½ % begeben, ihrerseits aber bereits 1861 den Zinsfuss der II. Serie von 1851 von 5 auf 4½ % und 1862 denjenigen der I. Serie von 1848 und der III. Serie von 1855 auf 4 % herabgesetzt. Bei Verstaatlichung der Bahn betrug somit der Zinsfuss der I. und III. Serie 4 %, derjenige aller anderen Anleihen aber 4½ %. Zunächst setzte der Staat bei den letztgedachten und zwar: der II. Serie von 1851,

der IV. Serie von 1857, der V. Serie von 1870 und der VI. Serie von 1874 per 1. Januar 1886 den Zinsfuss auf 4 % herab, tauschte aber 1887 die sämmtlichen Anleihen mit Ausnahme der VI. Serie von 1874 in 3½procentige Consols um resp. kündigte die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 2. Januar bezw. 1. Juli 1887 zur baaren Einlösung. Die VI. Serie von 1874 ist 1889 gleichfalls zum Umtausch in 3½procentige Consols aufgerufen worden; der Umtausch der rechtzeitig angemeldeten Stücke hat am 1. Januar 1890 begonnen, während die hierzu nicht abgestempelten Obligationen per 1. Januar 1890 zur baaren Einlösung gekündigt sind.

Somit giebt es nach Beendigung des Umtausch- resp. Einlöseverfahrens Thüringische Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Tilsit-Insterburger Eisenbahn.

Nachdem 1860 die preussische Staatsbahnlinie Königsberg-Eydtkuhnen eröffnet worden war und die Regierung die Absicht zum Bau aus dieser Linie nach Tilsit und weiter nach Memel ihrerseits aufgegeben hatte, bewarb sich eine englische Gesellschaft um Concessionirung der Theilstrecke von Insterburg (Station der oben genannten Staatsbahnlinie) nach Tilsit. Dieselbe wurde der Gesellschaft unter dem 22. Dezember 1862 ertheilt, dieser hierbei Tilsit als Domizil angewiesen, ihr eine Staatsbeihülfe à fonds perdu im Betrage von 420 000 Mk. bewilligt und das Gesellschaftscapital auf 4 600 200 Mk. in St.-Actien und 4 666 800 Mk. in St.-Pr.-Actien festgesetzt. Die Ausfertigung der Actien erfolgte in englischer Währung (1 £ = 20 Mk.). In dieser Bahn im hohen Norden Deutschlands ging der glänzende Stern des Eisenbahnunternehmers Dr. Strousberg auf, welcher jener Periode den Stempel aufgedrückt, um dann im tiefen Süden, in Rumänien, zu erblassen.

Bauausführung und Beschaffung der Betriebsmittel wurde gegen Ueberweisung des ganzen Anlagecapitals einschliesslich der Subvention ebenfalls einem englischen Unternehmer in Generalentreprise vergeben, der Bau 1863 in Angriff genommen und die 53,82 km lange Bahn am 16. Juni 1865 dem Verkehr übergeben. Unter Zugrundelegung des Gesellschaftscapitals stellte sich die kilometrische Belastung auf 172 185 Mk.

Die Gesellschaft beabsichtigte auch den Weiterbau von Tilsit über Memel bis an die russische Grenze gegen Riga unter der Bedingung, dass der Staat die Brücke über den Memelfluss auf seine Kosten ausführe und die interessirten Kreise das erforderliche Land

kostenlos hergäben; an der Verweigerung dieser Forderung scheiterte jedoch die Ausführung dieses Projectes. Schon die ersten Betriebsjahre zeigten indess, dass der Lokalverkehr trotz der landwirthschaftlich reichen Gegend, welche die Bahn durchzieht, diese nicht genügend alimentiren konnte, und deshalb beantragte die Gesellschaft 1868 den Weiterbau bis Memel seitens des Staats, doch lehnte dieser die ganze Bauausführung ab, stellte diesmal aber den Bau der Memelbrücke auf Staatskosten und eine Staatsbeihülfe von 54 000 Mk. pro Meile in Aussicht. Schliesslich aber zerschlugen sich die Verhandlungen wieder und auch die wegen des Verkaufs der Bahn an den Staat angeknüpften. In den nächsten Jahren wurde Letzterer jedoch durch die Projecte über den Ausbau des russischen Bahnnetzes nach der preussischen Grenze hin veranlasst, nunmehr seinerseits zunächst wenigstens die Strecke Tilsit-Memel zur Ausführung zu bringen, die schliesslich 1875 eröffnet wurde. Hierdurch nahm selbstredend auch der Verkehr der Linie Tilsit-Insterburg etwas zu, so dass die Dividende an die St.-Pr.-Actien sich besserte, während die St.-Actien nach wie vor eine solche nicht erhalten konnten. Für die ersteren stellte sich dieselbe während der ganzen Dauer des selbstständigen Bestehens der Bahn in den einzelnen Jahren, wie folgt:

pro	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
St.-Pr.-Actien	$1\frac{5}{6}$	1	$1\frac{3}{10}$	$\frac{9}{10}$	$1\frac{1}{6}$	$1\frac{1}{20}$	$1\frac{1}{4}$	2	$2\frac{3}{5}$ %
pro	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883
St.-Pr.-Actien	3	4	$3\frac{9}{10}$	4	$3\frac{1}{10}$	$3\frac{1}{10}$	$3\frac{1}{2}$	4	$4\frac{9}{10}$ %

im Durchschnitt 2,58 %, und im Ganzen 46,6 %, so dass gegenüber der statutenmässigen Dividende von 5 % pro anno 43,4 % = 2 025 391 Mk. rückständig waren.

Im Jahre 1875 hatte die Gesellschaft behufs besserer Ausrüstung ihrer Bahn für den durch den Bau von Tilsit-Memel zu erwartenden stärkeren Verkehr die Genehmigung zur Aufnahme einer Anleihe im Betrage von 9 000 000 Mk. erhalten, doch ist dieselbe nie an den Markt gebracht worden, die Pr.-Obligationen vielmehr in den Fonds und im Tresor der Gesellschaft verblieben.

Durch die mit Neubaugesetz von 1882/84 seitens des preussischen Staats zur Ausführung beschlossene Linie Königsberg-Labiau-Tilsit drohte der Tilsit-Insterburger Bahn aber wieder ein Rückgang ihres Verkehrs, und die Gesellschaft bot deshalb 1884 ihr Unternehmen dem Staat zum Kauf an. Die Verhandlungen führten dahin zum Abschluss, dass die Bahn laut Gesetz vom 17. Mai 1884 mit Rechnung vom 1. Januar am 1. Juli desselben

Jahres sogleich in das volle Eigenthum des Staates überging. Derselbe gab für je

2 St.-Actien à 300 Mk. (= 600 Mk.) 150 Mk. in 4procent. Consols
1 St.-Pr.-Actie à 600 Mk. (= 600 Mk.) 600 Mk. in 4 „ „

die rückständigen Dividenden für die St.-Pr.-Actien wurden wie überall so auch hier nicht nachgezahlt. Der gesammte Kaufpreis stellte sich demnach, wie folgt:

für 4 600 200 Mk. St.-Actien 1 150 050 Mk. in 4procent. Consols
„ 4 666 800 Mk. St.-Pr.-Actien 4 666 800 Mk. in 4 „ „

Summa 5 816 850 Mk. in 4procent. Consols.

Die Pr.-Obligationen waren, wie schon oben gesagt, in Händen der Gesellschaft geblieben. An Fonds fielen dem Staat 722 005 Mk. zu. Die Bahn wurde der königlichen Eisenbahndirection in Bromberg unterstellt, innerhalb welcher sie noch gegenwärtig (1889) zum Betriebsamt Königsberg gehört.

Tilsit-Insterburger Eisenbahnpapiere sind hiernach nicht mehr im Verkehr.

Unstrutbahn.

(Naumburg-Artern.)

Schon bald nach Eröffnung der Thüringischen Eisenbahn bemühte man sich in den interessirten Kreisen um Erbauung einer Eisenbahn von deren Station Naumburg durch das industriereiche Unstrutthal, indess gelangte dieselbe damals nicht zur Ausführung. Bei der zweiten Aufstellung dieses Projectes in der Trace Naumburg-Laucha-Freiburg a. U.-Artern kam es glücklich bis zur Bildung einer Actiengesellschaft und zur Concessionsertheilung unterm 27. März 1872, bis zur Erbauung der Bahn aber wieder nicht. Von den auf das statutenmässige Anlagecapital von 4 050 000 Mk. St.-Actien und 4 050 000 Mk. St.-Pr.-Actien abgegebenen Zeichnungen waren nämlich sämmtlich bis auf den Betrag von 1 809 000 Mk. St.-Actien werthlos resp. ungültig; die anderen Actien waren durch den englischen Bauunternehmer der Gesellschaft gezeichnet resp. übernommen worden und dieser erwies sich in jeder Beziehung finanziell leistungsunfähig. Hierauf wurde die Bauausführung der deutschen Eisenbahnbaugesellschaft in Berlin übertragen, diese brach aber vollständig zusammen. Einen dritten Versuch zum Bau machte die Gesellschaft nicht, obgleich ihre finanziellen Verluste nicht so bedeutend waren, sie beschloss vielmehr 1874 ihre Liquidation, bei welcher sich für die wirklich eingezahlten St.-Actien in dem oben genannten Betrage ein Verlust von $8\frac{1}{2}$ % mit 25 Mk.

pro Actie à 300 Mk. ergab. Die St.-Pr.-Actien waren überhaupt noch nicht emittirt. In Anbetracht der Bedeutung der Unstrutbahn für die lokalen Interessen des Unstrutthales führte nach Verstaatlichung der Thüringischen Eisenbahn der preussische Staat den Bau derselben aus, und es ist nun endlich 1889 die so lange ersehnte Bahn zur Eröffnung gekommen. Dieselbe gehört zum königlichen Eisenbahndirectionsbezirk Erfurt.

Unstrutbahnpapiere sind nach Obigem nicht mehr im Verkehr.

Wesselburen-Heider Eisenbahn.

Nachdem der Bau der Eisenbahn Neumünster-Heide-Tönning gesichert war, constituirte sich im lokalen Interesse des im westholsteinischen Kreise Norderdithmarschen gelegenen Fleckens Wesselburen eine besondere Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Wesselburen zur Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung (Secundärbahn) von Wesselburen östlich nach Heide und erhielt unter dem 22. Juli 1878 die Allerhöchste Concession zur Erbauung der gedachten Linie von Wesselburen bis Station Weddinghusen und zur Mitbenutzung der Theilstrecke Weddinghusen-Heide der Westholsteinischen Eisenbahn (Neumünster-Heide-Tönning).

Das Anlagecapital war auf 300 000 Mk. in St.-Actien und
300 000 „ in St.-Pr.-Actien

Summa 600 000 Mk.

zu je 300 Mk. festgesetzt worden. Hiervon übernahm die Gemeinde Wesselburen 300 000 Mk., die Altona-Kieler Eisenbahn 60 000 Mk. und die Westholsteinische Eisenbahngesellschaft 90 000 Mk.

Den St.-Pr.-Actien war eine Vorzugsdividende von 4 %, jedoch ohne Recht auf Nachzahlung zuerkannt. Die 10,8 km lange Neubaustrecke wurde bei nur $2^1/_2$ monatlicher Bauzeit am 1. November 1878 dem Betriebe übergeben, welchen von Anfang an die Westholsteinische Eisenbahngesellschaft unter Gestellung des Personals gegen Berechnung der wirklichen Betriebskosten übernahm. Betriebsmittel hatte die Wesselburen-Heider Gesellschaft selbst, doch wurden die beiderseitigen Betriebsparks gemeinschaftlich benutzt, wobei die gegenseitige Verrechnung auf Grund des Wagenregulativs geschah. Die Unterhaltungskosten der gemeinschaftlich benutzten, 3,5 km langen Strecke Weddinghusen-Heide wurden auf Grund der bewegten Achsen vertheilt.

Die finanziellen Ergebnisse des ersten vollen Betriebsjahres 1879 gestatteten die Vertheilung einer Dividende von 3% an die St.-Pr.-Actien, die des Jahres 1880 waren aber unvergleichlich ungünstiger; der Personenverkehr ging zurück, ohne Deckung im Güterverkehr zu finden, vor Allem aber stiegen die Betriebsausgaben von 69% auf 86% der Bruttoeinnahme, so dass die St.-Pr.-Actien in diesem Jahre keine Dividende erhalten konnten; die St.-Actien gingen in beiden Jahren leer aus.

Durch diese ungünstigen Resultate und den Mangel einer Aussicht auf baldige Besserung wurde die Gesellschaft veranlasst, ihr Unternehmen an die Westholsteinische Eisenbahn zu veräussern. Dasselbe ging am 1. April 1881 gegen Zahlung von 480 000 Mk. (einschliesslich der schon ursprünglich von ihr übernommenen Actien) in das Eigenthum der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft über.

Bei der Ausschüttung der Liquidationsmasse erhielt jede St.-Actie à 300 Mk.: 189 Mk. und jede St.-Pr.-Actie à 300 Mk.: 267,45 Mk.

Die Liquidation ist in 1881 beendet worden.

Wesselburen-Heider Eisenbahnpapiere giebt es hiernach nicht mehr im Verkehr.

Wiesenthalbahn.

(Basel-Schopfheim.)

Diese ist die erste Eisenbahn im Grossherzogthum Baden gewesen, welche seitens Privater hergestellt wurde. Die industrielle Bedeutung der Ortschaften im Thal der Wiese (rechtsseitiger Nebenfluss des Rheins) rief schon bei Erbauung der grossen badischen Staatsbahn Mannheim-Basel den Wunsch hervor, mittelst einer Zweigbahn an diese angeschlossen zu werden, indess wurde eine solche in das Staatsbahnbaugesetz zunächst nicht mit aufgenommen. Deshalb bemühte man sich in den interessirten Kreisen, die gewünschte Schienenverbindung durch Private zu erreichen, die grossherzogliche Regierung zeigte sich dieser Absicht auch geneigt, und so erfolgte mit Gesetz vom 5. Juni 1860 die generelle landesherrliche Concession. Hierbei wurde, da die Staatsbahn inzwischen bereits von Basel östlich bis Waldshut vorgetrieben war, das Wiesenthalbahn-Unternehmen behufs Ersparung einer besonderen Einführung in Basel auf die Linie von der der geographischen Lage nach sich ergebenden Abzweigungsstelle beim Grenzacher Horn östlich von Basel im Wiesenthal aufwärts über Lörrach bis

Schopfheim abgekürzt, von vornherein die Uebernahme der Verwaltung und des Betriebes seitens des Staats gegen mindestens 50 % der Bruttoeinnahme vorgesehen, den Unternehmern für die ersten fünf Betriebsjahre eine bedingte Zinsgarantie zugebilligt und die Genehmigung auch zur Fortsetzung der Wiesenthalbahn von Schopfheim bis Zell in Aussicht gestellt. Auf Grund dieses Gesetzes erhielt das betreffende Comité unterm 23. November 1860 seitens des zuständigen Handelsministeriums die definitive Concession zur Erbauung der in Rede stehenden Bahnlinie durch eine Actiengesellschaft. Die Concessionsdauer wurde zunächst auf achtzig Jahre festgesetzt, jedoch behielt sich die Regierung das Recht vor, die Bahn jederzeit bei vorheriger einjähriger Kündigung käuflich für sich zu erwerben. Bei der Bestimmung über die Bemessung des Kaufpreises wurde ein Unterschied gemacht, ob die Bahn innerhalb der ersten fünfzehn Betriebsjahre oder erst später gekauft werden würde. Für den ersteren Fall sollte als Kaufpreis das aufgewendete Anlagecapital und ausserdem derjenige Betrag gezahlt werden, welcher etwa in den zurückliegenden Betriebsjahren an einer Jahresdividende von 5 % für die St.-Actien gefehlt haben sollte. Bei späterem Erwerb wurde als Kaufpreis der fünfundzwanzigfache Betrag des der Gesellschaft in den letzten fünf Jahren durchschnittlich zugeflossenen Reinertrages, mindestens aber Erstattung des aufgewendeten Anlagecapitals bestimmt. Hierbei verstehen sich unter Anlagecapital die ursprünglichen Baukosten, die Kosten späterer Nach-, Ergänzungs- und Erweiterungsbauten und die während der Bauperiode gezahlten 4 % Zinsen. Verwaltung und Betrieb übernahm von Anfang an die grossherzogliche Staatsbahnverwaltung. Inhaltlich des betreffenden Vertrages hatte diese die Beamten, die Betriebsmittel, das erforderliche Inventar und Material zu stellen und die laufende Unterhaltung der Bahnanlagen auf eigene Kosten zu besorgen. Erweiterungen und Aenderungen der Bahnanlagen sowie die durch ausserordentliche Beschädigungen in Folge von Brand, Elementarereignissen und Krieg etwa erwachsenden Kosten fielen dagegen der Gesellschaft zur Last. Für Verwaltung und Betriebsführung erhielt die Staatsbahnverwaltung von der jährlichen Bruttoeinnahme (nach beiden Seiten hin bedingungslos) 50 %, so dass bei diesem Vertrage die der Staatsbahnverwaltung erwachsenden wirklichen oder buchmässigen Betriebskosten für die Gesellschaft ohne jeden Einfluss waren. Für die ersten fünf Betriebsjahre war bereits durch die generelle Concession der Gesellschaft eine 4procentige Zinsgarantie des ihrerseits aufgewendeten Anlagecapitals gewährt worden, soweit hierzu die

Hälfte der Bruttoeinnahmen aus dem Verkehr der Staatsbahntheilstrecke von Basel bis zur Abzweigung der Wiesenthalbahn nach und von dieser hinreiche, jedoch waren die erforderlichen Zinszuschüsse seitens der Gesellschaft aus ihren Einnahmen derjenigen Jahre zurück zu zahlen, in welchen die ihr zufallenden 50 % mehr als 5 % des staatsseitig anerkannten Anlagecapitals betragen würden. Bei einer Höhe dieser 50 % über 6 % des aufgewendeten Anlagecapitals sollte die Regierung von dem Mehrüberschuss über 6 % bis zu 8 % den dritten Theil und von dem Ueberschuss über 8 % die Hälfte als Superdividende erhalten. Noch sei bemerkt, dass die Staatsbahnverwaltung auf ihrer Theilstrecke Basel-Grenzacher Horn mit Rücksicht auf die Wiesenthalbahn das zweite Gleis legte, und dass die Anfangsstrecke der Wiesenthalbahn auf schweizerischem Gebiete liegt.

Das Anlagecapital der Gesellschaft wurde auf 800 000 Gulden in St.-Actien à 250 Gulden mit zunächst 4 % Bauzinsen und auf 750 000 Gulden in Pr.-Obligationen zu 250, 500 und 1000 Gulden festgesetzt und letztere zu einem Zinsfuss von $4\frac{1}{2}$ % ausgegeben. Die Eröffnung der 19,94 km langen Bahn erfolgte am 7. Juni 1862 (die dem Staat gehörige Anschlussstrecke von der Einmündung der Wiesenthalbahn bis nach Basel ist 2,25 km lang). — Zur Herstellung der Bahn waren vorerst nur 1 163 600 Gulden erforderlich gewesen und deshalb seitens der Gesellschaft schon 1863 Pr.-Obligationen im Betrage von 225 500 Gulden zurück gekauft worden, so dass für die Gesellschaft zu Lasten der Bahn 1 324 500 Gulden = 2 264 895 Mk. verblieben, mithin auf 1 km 113 586 Mk. entfielen.

Die Hauptseite des Verkehrs hat mit Ausnahme des letzten Jahres (1888) während des selbstständigen Bestehens der Bahn trotz der industriellen Bedeutung des Wiesenthales stets der Personenverkehr gebildet. Diese auffallende Erscheinung rührt daher, dass die Bahn bezüglich des Gütertransports scharf durch den Rhein-Rhonecanal und durch den Verkehr auf der Landstrasse concurrenzirt wurde. Der Erstere hatte sich besonders der Kohlentransporte bemächtigt; diese gelangten mittelst des Canals bis Basel und von hier aus direct zur Abfuhr per Achse an die Interessenten. Eine Wendung zum Besseren trat hierin erst 1879 ein, indirect wohl mit veranlasst durch die Schopfheim-Zeller Eisenbahn. Die Concurrenz des Strassenverkehrs ferner erklärt sich daraus, dass die Ortschaften des Wiesenthals ihre hauptsächlichsten Verkehrsbeziehungen zu Basel hatten und die geringe Entfernung nach dort den Eisenbahntransport der Massenartikel mit dem

doppelten Auf- und Abladen unvortheilhaft erscheinen liess. Eine ganz eigenthümliche Beleuchtung erhalten aber die Betriebsverhältnisse der Bahn durch eine Klage der Gesellschaft in ihrem Geschäftsbericht pro 1869, in welchem sie sagt, dass viele Güter, besonders jene, welche eine schleunige Beförderung erheischen, auf der Landstrasse transportirt würden. Trotzdem entwickelte sich der Personen- und Güterverkehr immer mehr, besonders seit Eröffnung der „Hinteren Wiesenthalbahn Schopfheim-Zell“ in 1876. Diese ist durch eine besondere Gesellschaft hergestellt, welche für Mitbenutzung des Bahnhofes Schopfheim jährlich 1800 Mk. zu zahlen hatte, wovon jedoch die Wiesenthalbahngesellschaft ihrem Betriebsvertrag gemäss nur 900 Mk. erhielt. Dank des günstigen Betriebsvertrages hat sich besonders nach Ueberwindung der Entwickelungsjahre die finanzielle Seite des Unternehmens gut gestaltet. Das jeweilig verwendete Anlagecapital, welches im Eröffnungsjahr 1 989 756 Mk. betrug und bei Verstaatlichung der Bahn ult. 1888 mit 2 473 997 Mk. abschloss, hat sich in den der Gesellschaft zugefallenen 50 % der Bruttoeinnahme wie folgt verzinst:

pro	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871
	3,93	3,97	3,82	3,67	3,61	4,10	4,22	4,26	3,75	4,39 %
pro	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
	4,88	5,16	5,39	5,71	5,31	5,72	5,37	5,77	6,04	6,03 %
pro	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888			
	5,87	6,28	6,46	6,71	6,95	7,46	9,39 %.			

Die hohe Einnahme in 1888 rührt hauptsächlich aus dem Güterverkehr her und erklärt sich aus den grossen Transporten zum Bau der Lokalbahn Zell-Todtnau sowie der Staatsbahnstrecken Schopfheim-Wallbach und Lörrach-Leopoldshöhe.

Wie aus vorstehender Verzinsungstabelle hervorgeht, musste in jedem der ersten fünf Betriebsjahre die vereinbarte staatsseitige Zinsgarantie in Anspruch genommen werden; dieselbe erforderte im Ganzen 12 310 Gulden, ist aber in den Jahren 1874/76 seitens der Gesellschaft zurück gezahlt worden. Die erhebliche Differenz ferner zwischen dem ersten und dem letzten Anlagecapital rührt von zahlreichen Gleiserweiterungen auf den Stationen, ganz besonders aber von den durch Hochwasser verursachten Reparatur- und Schutzbauten her.

Ausser den 50 % der Betriebseinnahmen flossen der Gesellschaft noch eigene Einnahmen aus Verpachtungen, Miethen und Zinsen zu; dieselben waren indess nur gering und bezifferten sich jährlich nur auf höchstens 1600 Mk. Aus der so gebildeten Gesammteinnahme

hatte sie ihre eigenen inneren Verwaltungsausgaben, die Verzinsung der Obligationen und gegebenen Falls die ihr zur Last fallenden Baukosten zu bestreiten. Da die Letzteren durch die bedeutenden Wasserschäden in den Jahren 1875, 1876 und 1882 verhältnissmässig hohe Summen erforderten, gab die Gesellschaft nach und nach von den ihrerseits 1863 zurück gekauften Pr.-Obligationen solche im Betrage von 46 000 Gulden = 78 858 Mk. von Neuem wieder aus, kündigte aber in Benutzung der günstigen Verhältnisse des Geldmarktes per 2. Januar 1885 die ganze $4^1/_2$ procentige Guldenanleihe und nahm hierzu eine 4 procentige Anleihe im Betrage von 1 000 000 Mk. (gleich jener ohne laufende Tilgung) auf, so dass sich von da ab das Gesellschaftscapital auf 2 371 429 Mk. stellte. An Fonds hatte die Gesellschaft concessionsgemäss nur einen Reservefonds zu führen, diesen aber auch erst aus den Ueberschüssen über 4 % Actiendividende zu bilden und zu dotiren und zwar event. mit dem zehnten Theil dieses Mehrüberschusses. Durch besondere Verhältnisse veranlasst, gründete aber die Gesellschaft ausserdem 1880 einen Specialreservefonds. Das von dem Staat anerkannte Baucapital differirte nämlich mit dem bei der Gesellschaft zu Buch stehenden um rund 24 000 Mk., und diese Differenz sollte durch den neuen Fonds mit der Zeit beglichen werden. Derselbe wurde nicht regelmässig, sondern nur nach Ermessen der Gesellschaft dotirt. Einen Bilanzreservefonds hatte dieselbe nicht errichtet, da sich das betreffende Reichsgesetz von 1884 nur auf die nach 1862 gegründeten Actiengesellschaften erstreckt.

Aus den nach Bestreitung der eigenen inneren Verwaltungskosten, der Verzinsung der Pr.-Obligationen, der etwaigen Bauaufwendungen, der Dotirungen der Fonds und nach Ueberschreibung von häufig grösseren Beträgen auf das nächste Jahr verbliebenen Reinüberschüssen erhielten die Actien Dividende und zwar für die einzelnen Jahre, wie folgt:

pro	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871
	2,00	3,20	3,40	3,45	3,50	3,56	3,65	3,70	2,90	4,00 %
pro	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
	4,60	5,00	5,00	5,55	4,00	4,00	4,80	5,27	5,97	5,97 %
pro	1882	1883	1884	1885	1886	1887	im Durchschnitt			
	5,00	4,66	6,00	6,00	7,70	8,40 %	4,46 %.			

Für das Jahr 1888 erhielten die Actien als halbjährige Abschlagsdividende je 10 Mk. = 2,8 %, während der übrige verfügbare Ueberschuss der Liquidationsmasse zugetheilt wurde.

Vertragsgemäss hatte der Staat bei einer Verzinsung des von ihm anerkannten Anlagecapitals mit mehr als 6 % eine Super-

dividende zu beanspruchen. Nach der ersten Verzinsungstabelle fielen ihm somit vor 1880 nie solche, von 1880 ab aber mit Ausnahme des Jahres 1882 stets solche und im Ganzen 66 333 Mk. zu, davon aus 1888 allein 34 467 Mk. Noch bleibt zu erwähnen, dass das Betriebsjahr sich mit dem Kalenderjahr deckte, das Geschäftsjahr der Gesellschaft aber die Zeit vom 1. April des laufenden bis zum letzten März des folgenden Jahres umfasste. — Im Jahre 1887 wurde dem Grossherzogthum Baden seitens des Reichs aufgegeben, im Interesse der Landesvertheidigung behufs Vermeidung des schweizerischen Gebiets bei Basel aus der Staatsbahn heraus von Leopoldshöhe (nördlich von Basel) nach Lörrach und von Schopfheim nach Wallbach (an der Staatsbahnstrecke Basel-Waldshut) zu bauen und diese Strecken für stärkste Kriegstransporte einzurichten. Das zwischen diesen beiden Neubaustrecken liegende Stück der Wiesenthalbahn, Lörrach-Schopfheim, kam hierbei selbstredend gleichzeitig in Frage und sollte mit stärkeren Schienen versehen werden. Die somit der Wiesenthalbahn beigelegte strategische Bedeutung und der erforderliche Umbau der gedachten Theilstrecke veranlasste die grossherzogliche Regierung, die Wiesenthalbahn anzukaufen. Dieselbe ging am 1. Januar 1889 in das volle Eigenthum des Staates über gegen Zahlung von 3 200 000 Mk. baar. Aus diesen wurden zunächst die in Umlauf befindlichen Pr.-Obligationen im Betrage von 1 000 000 Mk. nach vorheriger Kündigung per 1. März 1889 eingelöst. Der andere Theil der Liquidationsmasse, welcher aus dem übrigen Kaufgelde mit noch 2 200 000 Mk., aus den der Gesellschaft verbliebenen beiden Reservefonds mit zusammen 103 760 Mk. und aus dem Rest ihrer 50 % der Bruttoeinnahme aus 1888 gebildet wird, kommt zur Ausschüttung an die Actionäre. Bis jetzt (März 1890) haben dieselben pro Actie à 250 Gulden = 357,50 Mk. 680 Mk. erhalten, doch sind pro Actie noch circa 30 Mk. in Aussicht. Die Liquidation der Gesellschaft ist demnach noch nicht beendet.

Da die Obligationen bereits eingelöst sind und die Auszahlungen auf die Actien bereits begonnen haben, **so sind die Wiesenthal-Eisenbahnpapiere als nicht mehr im Verkehr befindlich zu erachten.**

Wilhelmsbahn.

(Cosel-Oderberg.)

Wie bei der Oberschlesischen Bahn auf S. 445 bereits erörtert, hatte sich schon 1836 eine Gesellschaft zur Erbauung einer Eisenbahn von Breslau nach Oberschlesien und zum Anschluss an

die gleichzeitig projectirte österreichische Kaiser-Ferdinands-Nordbahn gebildet, zunächst sich aber nur für den Bau der Strecke Breslau-Oppeln entschieden und die Frage über die Weiterführung der Bahn sowie auch speciell über den Anschluss an das österreichische Bahnnetz noch offen gelassen. Deshalb bildete sich 1840 ein besonderes Comité in Ratibor zur Anstrebung des Weiterbaues der Linie Breslau-Oppeln über Cosel und Ratibor bis an die österreichische Grenze gegen Oderberg behufs Anschlusses an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.

Nachdem sich aber 1843 die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft für die Linie von Oppeln nach Cosel und von da östlich in das oberschlesische Bergwerksrevier resp. nach Myslowitz entschieden hatte, constituirte sich 1844 durch Vermittelung des Ratiborer Comités eine besondere Gesellschaft mit Sitz in Ratibor zur selbstständigen Erbauung der nach Vorstehendem noch unerledigt gebliebenen Linie Cosel-Ratibor-Grenze. Dieselbe nahm, unter dem Protectorat Sr. Königl. Hoheit des damaligen Prinzen Wilhelm von Preussen (nachmaligen Kaisers Wilhelm I.) stehend, den Namen „Wilhelmsbahngesellschaft“ an. Sie erhielt unterm 10. Mai 1844 die Concession zum Bau und Betrieb der gedachten Linie, nachdem bereits am 24. April der Bau in Angriff genommen worden war. Die Eröffnung der Theilstrecke Cosel-Ratibor erfolgte am 1. Januar 1846, die der ganzen 53 km langen Bahn aber am 1. September 1848 gleichzeitig mit der österreichischen Grenzstrecke bis Oderberg, welch letztere die Wilhelmsbahngesellschaft mit in Betrieb nahm.

Das ursprüngliche Anlagecapital betrug 3 600 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit 4 % Bauzinsen bis ult. 1846, doch musste 1847 zur Zahlung rückständiger Bauzinsen und zur Vollendung der Bahn eine 5 procentige, 1852 aber auf 4 % convertirte Anleihe im Betrage von 750 000 Mk. und 1852 zur besseren Ausrüstung der Bahn eine solche zu 4 % in Höhe von ebenfalls 750 000 Mk. aufgenommen werden, so dass die Stammbahn mit 5 100 000 Mk. belastet war und 1 km sich auf 96 225 Mk. stellte.

Die Bahn diente von Anfang an dem Durchgangsverkehr zwischen Preussen und Oesterreich und zunächst auch dem zwischen Oesterreich und Russland. Dem entsprechend entwickelte sich der Verkehr und mit ihm die Rentabilität des Unternehmens zu hoher Blüthe, so dass Dividenden erzielt wurden wie nur bei wenigen deutschen Bahnen jener Zeit. Dieselben stellten sich, wie folgt:

pro 1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	im Durch-
$1^1/_2$	2	$3^1/_2$	4	$5^1/_6$	$9^3/_4$	$10^1/_6$	12	16 %	schnitt $7{,}12$ %.

Im Jahre 1853 wurde der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn von ihrer Regierung der Ausbau des in der österreichisch-russischen Linie Wien-Trzebinia-Warschau nur allein noch fehlenden Gliedes Oderberg-Oswiecim auferlegt, durch deren Vollendung die Wilhelmsbahn des österreichisch-russischen Verkehrs verlustig gehen musste. Dies veranlasste die Gesellschaft, für den bevorstehenden Ausfall in ihrem eigenen Verkehrsgebiet Ersatz zu schaffen. Aus solcher Veranlassung heraus entstanden mit Concession von 1853 die Zweigbahnen von Ratibor westlich nach Leobschütz und von Nendza östlich über Nicolai nach Idaweiche (mit Anschluss an die Oberschlesische Bahn) nebst Flügelbahn von Idaweiche nach Idahütte, in einer Gesammtlänge von 108,3 km 1856 eröffnet, sowie mit Concession von 1856 und Eröffnung in 1865 die 9,6 km lange Zweigbahn von Friedrichsgrube (Station zwischen Nendza und Nicolai) nach Mittel-Lazisk behufs Erschliessung der dortigen Kohlengruben. Uebrigens wurde die Zweigbahn Idaweiche-Idahütte, nachdem das dortige Hüttenwerk eingegangen, 1869 ausser Betrieb gesetzt.

Die in Idaweiche anschliessenden Zweiglinien der Oberschlesischen Bahn nach Kattowitz und nach Emanuelsegen, beide gleichzeitig mit der Wilhelmsbahnstrecke Nicolai-Idaweiche 1858 eröffnet, nahm die Wilhelmsbahn in Pacht und Betrieb.

Zu diesen Neubauten waren 1853 St.-Actien im Betrage von 3 600 000 Mk. mit 4 % Bauzinsen und späterer den alten Actien gleicher Dividendenberechtigung emittirt, sowie 1853 eine 4 procentige Anleihe im Betrage von 6 300 000 Mk. und 1856 eine 4½ procentige Anleihe von 6 000 000 Mk. aufgenommen, 1857 aber auch noch St.-Pr.-Actien in Höhe von 4 500 000 Mk. ausgegeben worden. Die Letzteren erhielten 5% Bauzinsen, hatten dann aber Anspruch auf eine Vorzugsdividende von 5 % mit Recht auf Nachzahlung und Gleichberechtigung mit den St.-Actien bezüglich höherer Dividende. Für diese St.-Pr.-Actien übernahm die Oberschlesische Steinkohlen-Bergbau-Hülfskasse auf zehn Jahre die Garantie für 5% Zinsen unter Beding der Rückzahlung des etwa erforderlichen Zuschusses; dieselbe ist bis incl. 1861 stets erforderlich gewesen. Durch Beschluss der Generalversammlung von 1857 wurde die Verwandlung der Pr.-Obligationen von 1847, 1852, 1853 und 1856 in St.-Pr.-Actien mit dem alten Anleihezinsfuss genehmigt und diese in einem Gesammtbetrage von 4 399 500 Mk. nach und nach durchgeführt. Mit Privileg von 1866 endlich nahm die Gesellschaft noch eine 4½ procentige Anleihe in Höhe von 3 000 000 Mk. auf. Hiermit stellte sich das gesammte Anlagecapital auf 28 500 000 Mk., und zwar

7 200 000 Mk. St.-Actien, 4 500 000 Mk. St.-Pr.-Actien und 16 800 000 Mk. Pr.-Obligationen, wovon aber 4 399 500 Mk. in St.-Pr.-Actien umgetauscht worden sind. Die Ausdehnung des Unternehmens belief sich nunmehr auf 170,9 km und die kilometrische Belastung demnach auf 166 764 Mk. Trotzdem die Nicolaier Bahn besonders ein ergiebiges Bergrevier in das Schienennetz der Gesellschaft zog, blieben die Zweigbahnen zunächst doch unrentabel; besonders dies, dann aber auch der vorstehend erwähnte Ausbau der Strecke Oderberg-Oswiecim der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1856, wodurch der Stammbahn der österreichisch-russische Verkehr verloren ging, entwertheten die Bahn so, dass den St.-Actien nur noch unregelmässig Dividenden gezahlt werden konnten, und zwar stellten sich dieselben, wie folgt:

pro	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865
	0	0	0	0	0	0	$^1/_2$	$1^1/_2$	$^3/_4$	$2^1/_4$ %

pro	1866	1867	1868	1869	
	$2^1/_3$	4	7	6 %	im Durchschnitt 1,74 %.

Der Gesammtdurchschnitt einschliesslich der Periode von 1847 bis 1855 ergab 3,84 %.

Die convertirten St.-Pr.-Actien erhielten aus den Einnahmen ihre statutenmässige Dividende von $4^1/_2$ %, die neuen St.-Pr.-Actien von 1857 auf Grund der Zinsgarantie 5 % Dividende und zwar ist für diese bis 1861 Zuschuss erforderlich gewesen.

Nachrichtlich sei hier noch erwähnt, dass das Comité bei Begründung des Unternehmens eine staatsseitige $3^1/_2$ procentige Zinsgarantie für das ursprüngliche Anlagecapital beantragt hatte, die Regierung aber in Anbetracht des ohnedies schon regen Interesses des Privatcapitals für das Project nur eine 3 procentige und zwar unter lästigen Bedingungen übernehmen wollte, welche nun wieder seitens der Gesellschaft zurückgewiesen worden war. Dagegen hatte der Staat auf Grund besonderen Vertrages 1857 Verwaltung und Betrieb der Bahn für Rechnung der Gesellschaft übernommen und hierzu eine besondere königliche Direction mit Sitz in Ratibor errichtet.

Im Jahre 1869 bot die Gesellschaft ihr Unternehmen der Oberschlesischen Bahn zum Kauf an und die Verhandlungen führten ohne Weiterungen zum Abschluss. Die Stamm- und St.-Pr.-Actien wurden in 5 procentige Wilhelmsbahn-Pr.-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn umgetauscht, unter einmaliger Zuzahlung von 45 Mk. als Convertirungsprämie auf 300 Mk. — Der Umtausch war bis 1872 gestattet worden, nach welcher Frist die Conver-

tirungsprämie nicht mehr gezahlt wurde. Die nicht umgetauschten Actien erhielten 5 % feste Rente.

Für die Anleihen trat die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft zunächst nicht als Selbstschuldnerin ein, vielmehr blieb die Wilhelmsbahn hierfür selbst haftbar. Die Uebergabe der Verwaltung erfolgte am 1. Januar 1870, und da die Oberschlesische Bahn bereits unter Staatsverwaltung war, blieb auch die Wilhelmsbahn unter solcher, doch wurde deren besondere königliche Direction aufgehoben. Im Jahre 1873 offerirte die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft den Umtausch der 4 procentigen Pr.-Obligationen von 1847, 1852 und 1853 in solche ihres Gesammtunternehmens zu gleichem Zinsfuss und Nennwerth unter Bewilligung einer Convertirungsprämie von 2, 1½ resp. 1 %, doch war der Umtausch nicht obligatorisch.

Zum 1. Juli 1879 kündigte die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft auf Grund des ihr vorbehaltenen Rechtes die nicht freiwillig umgetauschten Actien behufs Einlösung zum Nominalwerth, desgleichen auch die noch nicht umgetauschten Pr.-Obligationen und hierdurch ging am 1. Januar 1880 die Wilhelmsbahn in das volle Eigenthum der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft über.

Eisenbahnpapiere der Wilhelmsbahn giebt es somit seit 1879 nicht mehr im Verkehr.

Wurzen-Glauchau.

Muldenthal-Eisenbahn.

Das Muldenthal ist einer der reichsten Landstriche des Königreichs Sachsen; es ist dicht bevölkert, hat bedeutende Industrie, grosse Fabriken und vorzüglich gepflegte Landwirthschaft. Dass es trotzdem nicht schon früher in das Schienennetz gezogen worden ist, erklärt sich aus der Nähe der Leipzig-Hofer Linie, aus den in Folge der Enge des Thals zweifellos hohen Grunderwerbs- und Baukosten und aus seinem verhältnissmässig unbedeutenden nördlichen Ausgangspunkt Wurzen. Erst 1860 bildete sich in der Stadt Penig ein Centralcomité zur Anstrebung einer Bahn von Glauchau das Muldenthal abwärts nach Wurzen; dasselbe begann 1863 die Vorarbeiten für diese Linie und dehnte auch bald darauf das Project bis Wittenberg (Station der Berlin-Anhaltischen Bahn) aus; bei den schwierigen Terrainverhältnissen erforderten dieselben aber geraume Zeit, und erst 1868 war die Angelegenheit so weit

gediehen, dass dem Unternehmen die Anwendung des Expropriationsgesetzes zuerkannt wurde. Dem Centralcomitė gelang es, die Berliner Handelsgesellschaft und die Weimarische Bank für das Unternehmen zu gewinnen, und unterm 29. April 1872 erhielt die aus diesen beiden Bankinstituten (nicht deren einzelnen Actionären) bestehende „Muldenthal-Eisenbahngesellschaft“ die Concession zum Bau und Betrieb der Linie Glauchau-Wurzen, während das Project zur Weiterführung bis zur sächsisch-preussischen Grenze und weiter bis Wittenberg zunächst unberücksichtigt bleiben musste, weil die Concession der preussischen Theilstrecke noch nicht gesichert war. Der Eisenbahngesellschaft wurde Dresden als Domicil angewiesen. Dieselbe beabsichtigte ursprünglich, die als Zweig der sächsischen Staatsbahnlinie Kieritzsch-Chemnitz bestehende Strecke Penig-Narsdorf-Rochlitz ihrerseits anzukaufen und für ihre Bahn zu verwerthen, gab diesen Plan jedoch auf, weil auf dieser sehr ungünstige Steigungen vorkommen und sie ihre Linie für den Durchgangsverkehr geeignet herstellen wollte; sie entschied sich deshalb dafür, auch auf der Theilstrecke Penig-Rochlitz im Thal der Mulde zu bleiben.

Das Anlagecapital wurde auf 13 500 000 Mk. in St.-Actien und 13 500 000 Mk. in 5 procentigen Pr.-Obligationen festgesetzt, die Stücke auch ordnungsmässig ausgefertigt, das ganze Capital aber von den beiden Bankinstituten selbst hergegeben. Bei dem Bau, welchen die Gesellschaft in eigener Regie ausführte, boten sich viele unvorhergesehene Schwierigkeiten und Hindernisse; das Thal ist zum Theil so eng, dass die Bahn überhaupt nur schwer zu traciren war, bei der Anlegung der Bahnhöfe standen sich die Ansichten und Wünsche der Interessenten häufig gegenüber; hierdurch wurde der rasche Fortgang des Baues beeinträchtigt, die Bauzeit verlängert, die Bauzinsenlast vergrössert; überdies lag zwischen der Aufstellung der Vorarbeiten, auf Grund deren die Höhe des Anlagecapitals bemessen war, und der Zeit der Bauausführung jene Periode, in welcher alle Materialien und das Arbeitslohn enorm in die Höhe getrieben wurden. Dies Alles bewirkte, dass das ursprüngliche Anlagecapital bei Weitem nicht ausreichte. Den Mehrbedarf gedachte die Gesellschaft durch eine in den Verkehr zu bringende Anleihe aufzunehmen, und die Genehmigung zu einer solchen wurde ihr auch in Aussicht gestellt; da aber bei den inzwischen durch den allgemeinen finanziellen Rückschlag wesentlich veränderten Zeitverhältnissen die Begebung der Anleihe unmöglich war, so mussten zur Fortsetzung des Baues schwebende Schulden aufgenommen werden, d. h. in diesem Falle: die beiden Bank-

institute mussten noch mehr Geld hergeben, um das einmal begonnene Unternehmen zu Ende zu führen, was auch bei der Bedeutung der Linie unter Verlängerung bis Wittenberg durchaus kein Wagstück war. Dieses Project liess nämlich die Gesellschaft nicht aus den Augen, indess verlangte die königlich sächsische Regierung die Beschaffung des für diese Fortsetzung erforderlichen Capitals durch Ausgabe von Actien. Dass eine Begebung solcher in fremde Hände bei der Lage des Stammunternehmens und den hereingebrochenen Finanzkrisen nicht möglich war, ist erklärlich. die beiden Finanzinstitute hätten also auch das dazu erforderliche Anlagecapital selbst hergeben müssen, wovor sie denn aber doch zurück schreckten. Alle diese misslichen Verhältnisse veranlassten die Gesellschaft, noch während des Baues 1876 die Bahn dem königlich sächsischen Staat zum Kauf anzubieten, indess lehnte derselbe derartige Unterhandlungen bis zur völligen Fertigstellung der Bahn ab, indem er die Eisenbahngesellschaft mit Rücksicht wohl auf die Finanzlage der beiden dieselbe bildenden Bankinstitute nicht als nothleidend ansah; die Gesellschaft musste also den Bau selbst zu Ende führen. Die Eröffnung des Betriebes erfolgte je nach Fertigstellung der einzelnen Theilstrecken, und so wurde die südliche Anfangsstrecke Glauchau-Penig und Rochlitz-Grossbothen 1875, Penig - Rochlitz 1876, Grossbothen-Wurzen aber und damit die ganze Bahn in einer Gesammtlänge von 82,04 km am 30. Juni 1877 eröffnet. Anstatt der auf 27 000 000 Mk. berechneten Bauausführung incl. Bauzinsen hatte die erstere allein die ganzen 27 000 000 Mk., die Bauzinsen aber 5 500 000 Mk. erfordert, um welche Summe also das ursprüngliche Anlagecapital überschritten war und welche der Eisenbahngesellschaft gegenüber als schwebende Schuld erscheint. Hierin sind die Gründungsspesen, von welchen auch diese Gesellschaft nicht verschont blieb, noch nicht mit eingerechnet, die Höhe dieser entzieht sich unserer Kenntniss.

Was nun die Entwickelung des Verkehrs anbelangt, so waren die Verhältnisse des Jahres 1875 für diese Bahn die im Eisenbahnbetrieb überhaupt denkbar ungünstigsten. Nicht allein der theure Betrieb einer Gebirgsbahn, nicht allein die stets schwierige erste Betriebsperiode kam hier zur Sprache, sondern noch mehr als dieses Beides, dass die in Betrieb stehenden 35,8 km aus zwei voneinander getrennten Theilstrecken bestanden. Das Jahr schloss selbstredend mit einem Betriebsdeficit ab; dass es nicht noch höher war als 12 225 Mk., spricht für die hohe Entwickelungsfähigkeit des Verkehrs dieser Bahn. Im Jahre 1876 wurde die zwischen diesen beiden Theilen liegende Strecke Penig-Rochlitz eröffnet, so

dass nun die Bahn in der 56,71 km langen Linie Glauchau-Grossbothen im Betrieb stand. Dieses Jahr schloss mit einem Betriebsdeficit von 36 296 Mk. Am 30. Juni 1877 endlich wurde die Reststrecke Grossbothen-Wurzen dem Verkehr übergeben. Bei einer Betriebsausgabe von 97,04 % der Bruttoeinnahme erbrachte dieses Jahr einen Betriebsüberschuss von 14 126 Mk., wobei aber zu berücksichtigen, dass es sich hier immer noch nicht um ein volles Betriebsjahr handelte. Die Gesellschaft hatte aber das Endresultat dieses Jahres überhaupt nicht abgewartet, sondern war schon vor Eröffnung der letzten Theilstrecke erneut an die königlich sächsische Regierung mit dem Antrag herangetreten, die Bahn käuflich zu übernehmen. Die Verhandlungen zogen sich bedeutend in die Länge, da die Gesellschaft eine ihrem wirklichen Bauaufwand sich nähernde Forderung stellte, während der Staat seinem Gebot nur den nach den augenblicklichen Löhnen und Materialpreisen normirten Neubautaxwerth von 19 274 392 Mk. abzüglich Abnutzung zu Grunde legte. Erst unterm 10. April 1878 wurde der Kaufvertrag abgeschlossen, nach welchem die Gesellschaft aus dem Kaufgelde ihrerseits alle Schuldverhältnisse vor Uebergabe der Bahn zu begleichen und die sämmtlichen Obligationen der ihr statutenmässig privilegirten Pr.-Anleihe behufs Vernichtung an das Finanzministerium einzureichen hatte. Da die Regierung das Budget der laufenden Finanzperiode nicht mehr belasten konnte, die Eisenbahngesellschaft aber möglichst bald ihre Verhältnisse regeln sollte, zahlte die Regierung am 1. August 1878 den vereinbarten Kaufpreis vorschussweise und übernahm an demselben Tage Verwaltung und Betrieb der Bahn; der eigentliche Kauftermin aber wurde auf den 1. Januar 1880 festgesetzt und die Gesellschaft hatte den Kaufgeldvorschuss bis dahin mit 4$^1/_6$ % zu verzinsen, andererseits aber die Differenz zwischen Bruttoeinnahme und Betriebsausgaben der Bahn zu beanspruchen. Der Kauftermin lautete also auf 1. Januar 1880, bis zu welchem Termin der staatsseitige Betrieb gewissermassen für Rechnung der Gesellschaft erfolgte. Dieselbe erhielt 13 200 000 Mk. ausgezahlt. Die Liquidation ist noch nicht beendet, indem noch nicht alle beim Bau entbehrlich gebliebenen Terrainstücke wieder verkauft sind. Die ganze Liquidationsmasse fliesst den beiden genannten Bankinstituten zu. Für die Eisenbahngesellschaft als solche würde sich das Gesammtergebniss des Verkaufs derartig stellen, dass die schwebenden Schulden völlig beglichen werden können, aber schon auf die statutenmässigen Pr.-Obligationen nur ein Bruchtheil ihres Nominalwerthes fällt und die St.-Actien gänzlich werthlos sind.

Muldenthal-Eisenbahnpapiere giebt es hiernach nicht mehr im Verkehr.

Nachrichtlich sei noch erwähnt, dass die Fortsetzung von Wurzen nach Norden auch jetzt (1890) weder gebaut noch beschlossen ist.

Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahn.

Die bislang vom sächsischen Staat gebauten, östlich aus der Stammstrecke Leipzig-Hof abzweigenden Linien bildeten für den Verkehr von Zwickau nach Süden in Richtung auf Eger bei Werdau und Herlasgrün zwei rechte Winkel. Zur Herstellung einer geraden, diese Winkel abschneidenden Linie und im lokalen Interesse der Städte Lengenfeld und Falkenstein constituirte sich 1872 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Zwickau und erhielt unterm 8. Juli desselben Jahres die landesherrliche Concession. Das Anlagecapital war ursprünglich auf 2 640 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. und 3 960 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk., beide mit 5 % Bauzinsen, festgesetzt worden.

Die Ausführung des Baues übertrug die Gesellschaft der Eisenbahnbaugesellschaft Plessner & Co., musste sie aber in Folge der finanziellen Verwickelungen der Letzteren 1874 selbst übernehmen. Die 35,3 km lange Strecke wurde am 29. November 1875 dem Betriebe übergeben, welchen die Gesellschaft gleichfalls selbst übernehmen musste, da die königlich sächsische Regierung ihrerseits die Uebernahme desselben abgelehnt hatte.

Das concessionirte Anlagecapital hatte sich als ungenügend erwiesen, um so mehr als bei den späteren Einzahlungen auf dasselbe Ausfälle eingetreten waren; die deshalb der Gesellschaft privilegirte Anleihe im Betrage von 2 700 000 Mk. konnte nicht untergebracht werden, und so hatte die Gesellschaft schon zur Vollendung des Baues erhebliche schwebende Schulden aufnehmen müssen. Der so entstandenen finanziellen Nothlage zweifelte sie selbst Herr werden zu können, was sie veranlasste, schon bald nach Eröffnung ihr Unternehmen der königlich sächsischen Regierung zum Kauf anzubieten, in deren Besitz die Bahn bereits am 15. Juli 1876 überging. Die Regierung zahlte als Kaufpreis 3 750 000 Mk., gab aber auch die wegen verspäteter Eröffnung der Bahn eigentlich verfallene Caution von 144 000 Mk. zurück.

Da wegen der oben erwähnten Ausfälle 896 Stück St.-Actien caduzirt worden waren, participirten an dem Erlös nur noch 2 371 200 Mk. St.-Actien, dagegen die sämmtlichen St.-Pr.-Actien

und zwar mangels einer anderweitigen Bestimmung in den Statuten mit gleichen Ansprüchen pro rata der Beträge. Die Ausschüttung der Masse ergab 27,44 % der Nominalbeträge mit 82,33 Mk. für jede St.-Actie à 300 Mk. und 164,66 Mk. für jede St.-Pr.-Actie à 600 Mk.

Die Liquidation ist beendet und die Gesellschaft aufgelöst.

Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahnpapiere giebt es hiernach nicht mehr im Verkehr.

Rückblick.

Die in dem vorstehenden zweiten Theil abgeschlossene Geschichte der in anderen Bahncomplexen aufgegangenen Eisenbahnunternehmungen behandelt neben den durch die politischen Veränderungen des Jahres 1866 in anderweitigen Besitz gelangten Eisenbahnen und einigen vereinzelten Entstaatlichungen von Eisenbahnen vor Allem diejenigen zahlreichen ehemaligen Privatbahnen, welche durch Kauf in Staatsbesitz übergegangen sind. In Folge dieser grossen Verstaatlichungen, zu welchen inzwischen neuester Zeit auch noch die Wieder- und Neuverstaatlichung der meisten mecklenburgischen und mehrerer preussischer Bahnen getreten ist, kann das Privatbahnsystem in Deutschland — abgesehen von Lokalbahnen — als abgethan erachtet werden, denn die in Preussen noch vorhandenen wenigen grösseren Privatbahnen verschwinden unter den Staatsbahnen, die Hessische Ludwigsbahn dürfte in Kurzem auf die eine oder die andere Weise ebenfalls verstaatlicht werden, und es verbleiben dann als einziges in die grossen Verkehrsverhältnisse eingreifendes Privatbahnunternehmen nur noch die „Vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen", welche aber weniger störend für das Staatsbahnsystem sind, da sie ein der politischen Lage nach abgeschlossenes Verkehrsgebiet (die bayerische Rheinpfalz) allein beherrschen, hierbei mit keiner anderen Verwaltung collidiren und ausserdem die zuständige Staatsregierung auf deren Verwaltung organisationsgemäss mehr als den gewöhnlichen Einfluss hat.

Der Rückblick auf diesen Abschnitt des Werkes bildet somit einen solchen auf das Privatbahnsystem. Dasselbe griff hauptsächlich in denjenigen Staaten um sich, in welchen nach den damaligen resp. jeweiligen finanzpolitischen Verhältnissen der Ausbau eines grösseren Netzes auf alleinige Staatskosten überhaupt nicht oder mindestens nicht in demjenigen Tempo möglich war, als es Handel und Industrie wünschenswerth machten, es ersetzte oder ergänzte also die sonst dem Staat selbst nothwendig gewesene

Eisenbahnbauthätigkeit. Auch ist hierbei nicht zu verkennen, dass das Eisenbahnwesen in der alleinigen Hand der Staaten sich nicht in so gewaltig schnellem Tempo zu seiner heutigen Grösse entwickelt hätte, denn dieses ist nur dem Speculationsgeist und einer zeitweise fast zügellosen Gründerwuth seitens des Privatcapitals zu verdanken, welche Beide einer Regierung unmöglich und unwürdig gewesen wären. Allerdings lief der Hauptzweck aller oder wenigstens der meisten Privatbahnunternehmungen auf eine möglichst hohe eigene Rentabilität hinaus, dieser Zweck deckte sich aber im Allgemeinen mit den öffentlichen Verkehrsinteressen, und wo diese denjenigen der Actionäre gegenüber standen, verhinderten die obrigkeitliche Aufsicht und die Concurrenz gar zu grosse Willkürlichkeit der grossen Eisenbahngesellschaften. Als ein dem Privatbahnsystem anhaftender Fehler könnte es bezeichnet werden, dass bei diesem die strategischen Rücksichten zu sehr ausser Acht gelassen worden seien, indess darf man auch hierbei nicht zu scharf ins Gericht gehen. Man muss sich vergegenwärtigen, dass den Regierungen selbst durch den russisch-türkischen Krieg 1853/56, den österreichisch-italienisch-französischen Krieg 1859 und den amerikanischen Secessionskrieg 1861/65 erst die eminente strategische Bedeutung der Eisenbahnen klar wurde, zu einer Zeit also, wo die grossen deutschen Privatbahnen längst erstanden waren; überdies muss rühmend anerkannt werden, was trotzdem gerade die Privatbahnen in den deutschen Kriegen, vor Allem in dem ruhmreichen deutsch-französischen Feldzuge 1870/71 geleistet haben. Dass das Privatbahnsystem niedrigen Speculationsgeist und Actienschwindel begünstigt hat, ist richtig; soweit der erstere eine augenblickliche Ueberproduction in der Eisenbahnbauthätigkeit hervorrief, ist er heute nach Ausgleich der zuerst damit verbunden gewesenen Schäden als ein Unglück nicht mehr anzusehen, und der Actienschwindel — er haftete nicht den Eisenbahnen, sondern der Zeit an.

Trotz der anzuerkennenden und anerkannten Verdienste der Privatbahnen um schnellsten Ausbau des vaterländischen Bahnnetzes, um Förderung von Handel und Industrie, um das Vaterland unmittelbar in ihren Beziehungen zur Armee war schliesslich aber doch ihre Verstaatlichung geboten, denn als das den gesammten Verkehr beherrschende Communicationsmittel der Gegenwart und der absehbaren Zukunft und als jetzt integrirender Theil der Heeresmacht gehören sie naturgemäss in die Hand der Staatsregierungen.

Ueber die Art der Verstaatlichungen lässt sich Manches sagen; bei den minderwerthigen Bahnen berührt es eigenthümlich,

wenn der Kaufpreis nach der vorher erzielten Rentabilität bemessen wurde, wo diese doch meist durch die Tarifpolitik der Concurrenzbahnen künstlich niedergehalten worden war; ein Minimalpreis in der Höhe des Taxwerthes der Bahnanlagen und ihres Materials hätte den Verstaatlichungen den bitteren Beigeschmack der Vergewaltigung genommen! Ein erster Kaufpreis von 110 Mk. und gar erst ein Liquidationspreis von 2 Pfennig für die Actie von 600 Mk. berührt fast wehmüthig, wenn dies eine Eisenbahn betrifft, welche bei der ersten gewaltigen Erprobung im Dienst des Vaterlandes relativ mehr geleistet hat als irgend eine andere. Es ist dies die Rhein-Nahebahn, die bei eingleisiger Strecke in der Zeit vom Juli 1870 bis incl. März 1871 rund 938 400 Mann, 96 400 Stück Pferde und Vieh, 9920 Geschütze und Fahrzeuge sowie 287 200 Centner Munition und Proviant befördert hat. Doch beim Geschäft muss das Gefühl ja schweigen, wenn auch diese Eisenbahngeschichte der Nachwelt aufbewahrt, dass der Staat selbst einst für Rechnung der Gesellschaft die Bahn erbaut und dann betrieben hat, wie er also gewusst, dass von dem verwendeten Anlagecapital von 50 799 000 Mk. nichts in die Tasche von Gründern und Speculanten geflossen war, dass sie wegen ihrer zahlreichen schwierigen Kunstbauten mit einer Baubelastung von 421 218 Mk. für 1 km die theuerste Eisenbahn Deutschlands gewesen ist.

Wir haben nur — so zu sagen — die öffentliche Geschichte der Eisenbahnen schreiben können; die geheime liegt zum Theil in secreten und discreten Actenbündeln und Privatcorrespondenzen begraben, wenngleich wir uns rühmen dürfen, unsererseits doch auch solche eingesehen zu haben, die, von den dabei in Frage kommenden Finanzgrössen besonders, gewiss nicht für die secirenden Augen eines sachkundigen Forschers berechnet waren; noch mehr aber liegt diese geheime Geschichte versenkt in dem Gewissen ihrer Gründer — sie leuchtet unheimlich durch zwischen den neun Ziffern der 200 000 000 Mk. Coursverluste deutscher Bahnen, sie ist zu erkennen in dem vergendeten Theil des Anlagecapitals vieler solcher! — Doch bleibe sie begraben, sie haftet nur an den Gründern und Sündern, sie beeinträchtigt nicht **die Geschichte der Eisenbahnen selbst, die allein wir hiermit der Vergessenheit entrissen haben wollen, die durch dieses Werk vor Vergessenheit bewahrt bleiben möge!**

Ende des zweiten Theils.

Die Bedeutung der Eisenbahnen in der Gegenwart als Wegweiser durch den dritten und vierten Theil.

Die Bedeutung der Eisenbahnen in der Gegenwart.

Ursprünglich waren die Eisenbahnen nur als ein vervollkommnetes Beförderungs- und Transportmittel gedacht. Bei der durch sie selbst hervorgerufenen gewaltigen Verkehrssteigerung wurden sie indes auch bald eine Erwerbsanstalt für ihre Eigenthümer und bei der hierdurch bedingten Ermuthigung zu immer grösseren Eisenbahnbauten Förderer für Handel und Industrie, bis sie der mächtigste Schöpfer und Träger aller Volkswohlfahrt geworden sind. Jeden Industrie-, jeden Erwerbszweig haben sie zu vollster Machtentfaltung angespornt; die Technik haben sie gezwungen, mit gewaltiger Hand brausende Ströme, tiefe Thäler, unwegsame Sümpfe durch gigantische Bauten zu überspannen, den Schienenwegen Felsengebirge zu öffnen, oder sie hinauf zu führen bis an die Region des ewigen Schnees, tosenden Giessbächen ihr silberglänzendes Bett zu nehmen und die wilden Wassermassen in neue Pfade zu leiten. — Im Lauf ihrer Entwickelung trat aber noch ein neues Moment hinzu, wodurch sie gleichzeitig auch zum Schützer dessen berufen wurden, was sie geschaffen. Es ist dies ihre strategische Bedeutung.

Manche wähnten die Eisenbahnen dadurch, dass sie den innigsten wechselseitigen Verkehr zwischen den Nationen ermöglichten, als sicheren Friedensbringer; doch Kains Geschlecht lebt weiter fort:

„So wie der Bahnzug saust übers starre Gleise,
So geht über Menschen der Menschheit Reise!“
(A. von Hanstein.)

Sind sie also bis jetzt auch noch nicht absolute Friedensbringer geworden, so tragen sie doch wesentlich zur Abkürzung der grossen Kriege und zur Minderung der Kriegslasten für das Land bei, da sie einerseits die sonst monatelangen Concentrations- und fortdauernden Nachschubsmärsche mit ihren schweren Einquartierungslasten fortfallen machen und andererseits unvergleichlich grössere Massen-Concentrationen ermöglichen, hierdurch aber die Entscheidungskämpfe beschleunigen. Diese Lehre und Erfahrung hat sich aber erst im Lauf der Zeit herausgebildet. Zuerst erör-

terte man die Frage ihrer militärischen Bedeutung entweder überhaupt nicht, oder man hielt sie für die Kriegführung gegenstandlos. Soweit man aber diesen Gesichtspunkt in Betracht zog, geschah es bei der damaligen politischen Schwäche Deutschlands vor Allem von dem Standpunkte aus, dem angreifenden Feinde sie nicht nutzbar zu machen, eine aggressive eigene Verwerthung schien ausgeschlossen. Noch ehe sie gebaut wurden, schon in den Concessionen, schon in dem preussischen Eisenbahngrundgesetz vom 3. November 1838 ist von Demolirungen im Interesse der Landesvertheidigung die Rede; bei jeder neuen Linie wurde ängstlich geprüft, ob sie bei kriegerischen Verwickelungen nicht etwa dem Gegner Vortheil bringen könne, nicht selten wurde die Einbeziehung von Festungen in das Bahnnetz geflissentlich vermieden. So kam es, dass weder bei den Staatsbahnbauten und noch viel weniger bei den Privatbahnen der positiven strategischen Bedeutung der Bahnen irgendwie Rechnung getragen wurde. Erst die grossen Kriege, die in die Eisenbahnära fielen, zeigten, wie irrig diese Ansicht. Zum Glück für Deutschland war es bei den ersten dieser nicht betheiligt, und so konnte es aus denselben für sich Lehren ziehen, ohne Lehrgeld zahlen zu müssen. Aus diesen Erfahrungen heraus aber verstand zunächst die preussische Militärverwaltung und später die des norddeutschen Bundesheeres organisatorisch die ganz besonders in ihren hundertköpfigen Verwaltungen liegenden Schwächen der Eisenbahnen auszugleichen und so das preussische und später deutsche Eisenbahnwesen in den Kriegen dem des Gegners überlegen zu machen.

Das Vorstehende zusammengefasst ergiebt als Charakteristik für die heutige Bestimmung und Bedeutung der Eisenbahnen folgendes Bild:

1. Vervollkommnetes Beförderungs- und Transportmittel — der schlichte triviale Urzweck der ersten Eisenbahnen.
2. Erwerbsanstalt — der reale Hauptzweck der alten Actieneisenbahnen, Nebenzweck für die Staatsbahnen und für die neuen Privatbahnen untergeordneter Bedeutung.
3. Förderung, Belebung, Schaffung von Handel und Industrie — der ideale Hauptzweck der Staatsbahnen und der neuen Privatsecundärbahnen, Nebenzweck der alten Actieneisenbahnen.
4. Erhöhung der Schlagfertigkeit und der Leistungsfähigkeit der Heeresmacht — Mithauptzweck der Staatsbahnen und gegenwärtig wesentliche Bedingung auch für die Gestaltung der Privatbahnen.

Welche Bedingungen stellen nun die vorgenannten einzelnen Gesichtspunkte an die Gestaltung des Bahnnetzes und an die einzelnen Linien?

1. Der erste Gesichtspunkt erfordert bei den dem Weltverkehr dienenden Routen: Möglichst gerade Linien, günstige Tracirung, stärksten Oberbau und Doppelgleise behufs grösster Leistungsfähigkeit in Schnelligkeit und Belastung; bei den Bahnen von mehr lokaler Bedeutung ist entsprechendes Mindermass behufs Verringerung der Bau- und Betriebskosten zulässig.
2. Die Eisenbahnen als Erwerbsanstalten zu benutzen, war die Haupttriebfeder zur Entstehung der zahlreichen Privatbahnunternehmungen; bei der heutigen Verdichtung des Bahnnetzes und den dadurch geschaffenen Concurrenzen wird dieser Zweck sich im Allgemeinen mit demjenigen decken, Handel und Industrie zu fördern, zu beleben und zu schaffen. Bei den Staatsbahnen sollte der Zweck, in den Bahnen eine Erwerbsanstalt zu sehen, nur nebensächlich sein; wo der Staat aus finanziellen Rücksichten heraus sie vorwiegend als Erwerbsanstalt ausnutzen müsste, begäbe er sich eines grossen Theils seines moralischen Vorrechtes auf den Besitz der Bahnen.
3. Die Interessen des Handels und der Industrie erfordern fortgesetzte Verdichtung des Bahnnetzes, ganz besonders in den ärmeren Gegenden, entsprechende Gestaltung des Tarifwesens und Anpassung der Wagenparks an die Leistungsfähigkeit der Hauptindustriebezirke.
4. Die strategische Bedeutung der Eisenbahnen macht dieselben zum integrirenden Theil der vaterländischen Heeresmacht. Hierdurch ist bedingt, dass die Gestaltung des Bahnnetzes und die Einrichtung der einzelnen Linien allen Möglichkeiten in den vielen Wechselfällen der grossen Politik und in den überhaupt denkbaren Kriegen angepasst wird und gewachsen bleibt. Dieser Gesichtspunkt erfordert:
   a. Zahlreiche grosse Durchgangslinien aus dem Innern des Landes nach den Grenzen behufs Concentrirung der Armeen; von höchster Wichtigkeit für die strategische Offensive.
   b. Zahlreiche Querverbindungen der unter a gedachten Hauptlinien; besonders wichtig für die Defensive, um die getrennt aufgestellten Heerestheile an bedrohte Punkte werfen zu können, bezw. durch Verschiebung der Kräfte stellenweise aus der Defensive in die taktische Offensive überzugehen.
   c. Parallelbahnen zu den strategischen Flusslinien ausserhalb des Geschützfeuers vom jenseitigen Ufer; nach der geogra-

phischen un[illegible]wärtigen politischen Lage Deutschlands bilden diese [illegible]eitig Querverbindungen, wie unter b gedacht.

d. Parallelbahnen zur Küste mit rückwärtigen Anschlüssen an die inneren Linien und nach den grossen Waffenplätzen; bei Deutschland mit Rücksicht auf die grosse Ausdehnung der Küste von rund 2000 km und dem noch gegenwärtigen Uebergewicht der Flotten der in Frage kommenden Staaten von eminenter Wichtigkeit, um jene durch fliegende Corps und mit Hülfe der Festungsbesatzungen zu decken. Militärschriftsteller erachten für solche Küstenbahnen eine Entfernung von mindestens 20 km vom Strande als erforderlich.

Ausser den vorgedachten Linien ist aber selbst die kleinste Zweigbahn von militärischer, wenn auch nicht strategischer Bedeutung, da sie die Mobilmachung der Armee beschleunigen hilft.

Die an die grossen strategischen Linien zu stellenden Anforderungen erstrecken sich auf die Tracirung, wobei hauptsächlich die Steigungsverhältnisse (mehr als die Curven) in Frage kommen, und wobei grössere Steigungen als 1:150 nach Möglichkeit vermieden werden sollen, solche von 1:80 aber schon das äusserste Mass bilden, da sonst Theilung der Züge erforderlich und somit Leistungsfähigkeit der Strecke auf die Hälfte herabgemindert wird, was sich schliesslich auf die ganze Linie überträgt; auf die Gleisezahl mit einem Verhältniss in der Leistungsfähigkeit von 2:3 zwischen eingleisigen und doppelgleisigen Linien, wobei kurze doppelgleisige Theilstrecken von nur geringem Werthe sind; auf die Bahnhöfe, welche mit zahlreichen langen Ladegleisen und mit grossen Verladerampen zu versehen sind; auf die Einrichtung von Blockstationen bei zu grosser Entfernung der Stationsorte voneinander; auf die Betriebsmittel: starke Locomotiven, grosse Wagen, Güterwagen für Pferde und Fahrzeuge möglichst mit Stirnverladung, zahlreichster Wagenpark; auf die Administration, hierbei jede grosse Durchgangslinie möglichst nur unter einer Verwaltung, wodurch der dienstliche Verkehr mit der Militärverwaltung wesentlich vereinfacht und beschleunigt wird; auf das Beamtenpersonal: wie Pulver, Blei, Geschütz, Gewehr und Säbel noch keine Armee bilden, so machen Schwellen, Schienen, Locomotiven und Wagen noch nicht die Eisenbahn aus, den wesentlichsten Factor dieser bildet der Eisenbahnbeamte und somit gleichzeitig er selbst einen integrirenden Theil der vaterländischen Heeresmacht; in diesen Worten schon liegt die hohe Bedeutung seines Standes, welcher sich jeder deutsche Eisenbahnbeamte bewusst werden möge

zum Segen des Vaterlandes und [illegible] auch theilnehmen dürfe an der Achtung, welche der [illegible] Heeresmacht und dem einzelnen Träger dieser gezollt wi[illegible]

Fassen wir die Bedeutung [illegible] Eisenbahnen für die Gegenwart und Zukunft zusammen in die dichterischen Worte, welche Adalbert von Hanstein diesem Werk als Geleitgruss auf den Weg gegeben:

„Wie du aus Feuerschlünden rauchende Dampfbahn
Sausend über den klirrenden Schienenstrang,
Reiche verbindend, Städte erschaffend, Wüsten bevölkernd.
Durch die harrende Welt deinen Segen trägst,
So sei du ein Bild dem Geiste der Menschheit,
Dass er aus dampfenden Arbeitsschlöten
Auf sich ringe zum Lenker im Lande der Liebe!"

Dritter Theil.

Geschichte und Geographie der gegenwärtigen Staatsbahnen.

Vorbemerkung
für den dritten und vierten Theil.

In den nun folgenden beiden Theilen des Werkes sind die historische Entwickelung der Eisenbahnen nach ihrer gegenwärtigen Eintheilung, die Capitalsverhältnisse, die Gestaltung des Verkehrs, die Rentabilität, die Organisation und die Eisenbahngeographie der einzelnen Verwaltungscomplexe bezw. Eisenbahnunternehmen behandelt, wobei als Eisenbahngeographie die Darstellung und Erklärung der einzelnen Verwaltungsgebiete nach ihren Haupt- und Nebenlinien, nach den Verwaltungsgrenzen, nach den Verkehrsrelationen, nach der allgemeinen geographischen Lage, nach den Steigungsverhältnissen und nach der Gleisezahl verstanden ist. Die ausschlaggebenden volkswirthschaftlichen Verhältnisse sind im Grossen und Ganzen bereits im ersten Theil unter der geographischen Behandlung der einzelnen Länder erörtert und für die grossen Bahncomplexe von dort zu entlehnen; für die einzelnen Linien und die kleineren Verwaltungsbezirke sind sie bei Besprechung von Bau und Verkehr behandelt.

Grossherzoglich Badische Staats-Eisenbahnen.

Einleitend muss darauf hingewiesen werden, dass bei dem Grossherzogthum Baden die Verhältnisse bezüglich der ersten Anlage von Eisenbahnen und der Verkehrsentwickelung so ungünstig wie nur irgend denkbar lagen. In Folge der zum Flächeninhalt grossen Längenausdehnung erforderte schon die Verbindung der wichtigeren Städte untereinander unverhältnissmässig lange Linien; die geringe Breite des Landes andererseits ergab für diese langen Linien ein verhältnissmässig nur beschränktes Verkehrsgebiet, und überdies bildete von Anfang an wie noch jetzt im Süden und Westen die Rheinschiffahrt und im Norden die Neckarschiffahrt den Eisenbahnen empfindliche Concurrenz, so dass sie ihren Verkehr jenen erst abringen mussten. Bei einem der für das Land

wichtigsten Transportartikel aber, dem Versand von Holz, thun ausserdem selbst die kleinen flössbaren Gewässer den Eisenbahnen Abbruch. Hieraus ergiebt sich, dass schon die Anlage der ersten Eisenbahn ein beträchtliches Capital und eine geraume Zeit bis zur Vollendung erforderte, da bei der Neuheit der Sache nicht gleich Summen aufgebracht werden konnten, welche das Budget allzu sehr belasteten; andererseits konnten auch von vornherein nicht allzu grosse Ansprüche an die Rentabilität der Bahnen gestellt werden.

Die Geschichte der grossherzoglich badischen Staats-Eisenbahnen datirt vom 29. März 1838, unter welchem Tage auf Grund der Beschlüsse des im Februar 1838 zusammenberufenen ausserordentlichen Landtages das Gesetz über den Bau einer Eisenbahn auf Staatskosten von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe, Rastatt und Freiburg bis zur Schweizer-Grenze bei Basel nebst Seitenbahn nach Kehl erlassen wurde; auch kam hiermit gleichzeitig ein besonderes Eisenbahn-Expropriationsgesetz in Ergänzung des allgemeinen Expropriationsgesetzes vom 28. August 1835 zur Einführung. Bei dem Mangel an erfahrenen Eisenbahntechnikern sowie zur Sammlung eigener Erfahrung und um das Staatsbudget nicht auf einmal zu hoch zu belasten, sollte der Bau nur sectionsweise zur Ausführung kommen. Zur Leitung desselben war zunächst eine besondere „Eisenbahnbau-Direction“ eingesetzt und von dieser der Bau auf der I. Section Mannheim-Heidelberg im September 1838 begonnen worden. Dieselbe wurde am 12. September 1840 dem Verkehr übergeben, hierbei aber die Eisenbahnbau-Direction wieder aufgelöst und deren Geschäfte der Oberdirection des Wasser- und Strassenbaues übertragen, indem bei dem nun grösseren Bedarf an technischen Beamten auf diejenigen der letztgenannten Behörde mit zurück gegriffen werden musste. Bis zur Landeshauptstadt Karlsruhe gelangte die Bahn am 10. April 1843, die ganze Linie bis zur Station Haltingen vor Basel nebst der Seitenbahn nach Kehl aber nach und nach in der Zeit bis zum 20. Januar 1851 zur Eröffnung. Zu diesen Linien kam noch auf Grund der Verordnung von 1844 die Zweigbahn von der Station Oos östlich nach dem Weltbade Baden-Baden, welche bereits 1845 dem Verkehr übergeben worden ist. Die Gesammtlänge der Bahn von Mannheim bis Haltingen nebst den beiden genannten Zweigbahnen beträgt 285 km.

Selbstredend hatte man von vornherein die Führung der Bahn südlich bis zur Stadt Basel in der Schweiz im Auge gehabt, indes verzögerten sich die hierzu erforderlichen Staatsverträge,

und erst unterm 27. Juli 1852 kamen dieselben zum Abschluss. In diesen war indes nicht allein der Bau der kurzen Strecke bis Basel, sondern auch der der Linie Basel-Schaffhausen-Constanz am Bodensee vereinbart worden. Bauausführung und Betrieb übernahm hierbei die badische Regierung für die ganze Linie, auch für die innerhalb schweizerischen Gebiets gelegenen Theilstrecken auf eigene Kosten, doch gelangte zunächst nur die Strecke Haltingen-Basel-Waldshut zur Ausführung und 1855/56 in einer Länge von 58,64 km zur Eröffnung. Die weitere Fortsetzung der Bahn von Waldshut nach Constanz wurde mit Gesetz von 1858 angeordnet, dieselbe 88,73 km lang 1863 eröffnet, und hierdurch das bereits 1843 aufgetauchte Project, den westlichen Bodensee-Stapelplatz Constanz mittelst einer Bahn durch den Schwarzwald nach Offenburg an die Rheinbahn anzuschliessen, überholt. So war eine dem Thal des Rheins folgende, das ganze Land von Norden nach Süden bis Basel und von da im rechten Winkel nach Osten bis zum Bodensee durchziehende Linie geschaffen.

Aus technischen Rücksichten, um den einzelnen Theilen der Locomotiven eine grössere Stärke geben zu können und hierdurch die Leistungsfähigkeit derselben zu erhöhen, hatte man sich entgegen der in den anderen europäischen Ländern und speciell in Deutschland gebräuchlichen Spurweite ursprünglich für eine solche von 1,600 m entschieden, woraus so recht klar hervorgeht, dass man den Eisenbahnen zuerst nur eine vorwiegend lokale Bedeutung beimass; indes brach sich bald die Ueberzeugung von deren Bedeutung für den grossen Weltverkehr Bahn, und so entschloss man sich 1854 zur Annahme der allgemein gebräuchlichen Spurweite von 1,435 m. Im Mai 1854 begann man mit dem Umbau der bereits eröffneten Linien, und 1855 wurde derselbe beendet, die neuen Linien aber nunmehr von vornherein in der normalen Spurweite hergestellt. Auch hatte man zuerst das hölzerne Langschwellensystem (mit verbindenden hölzernen Querschwellen) mit Brückschienen angewendet, dasselbe aber theils gleichzeitig bei Abänderung der Spurweite, theils später gelegentlich der nothwendigen laufenden Schwellenauswechselung in das allgemein gebräuchliche hölzerne Querschwellensystem mit breitbasigen Schienen abgeändert; diese Arbeit war auf der ganzen Bahn in 1863 beendet.

Wie schon einleitend gesagt, hatte es einer ganz unverhältnissmässig langen Linie bedurft, um den ersten Anforderungen für den lokalen Verkehr der Hauptorte des Landes untereinander zu

genügen, und so war die grossherzogliche Regierung zwei Jahrzehnte hindurch finanziell vollauf bei dieser ersten Bahn in Anspruch genommen. Aus diesem Grunde hatte sie sich nicht in dem wünschenswerthen Masse um die Herstellung von Schienenwegen nach den benachbarten Ländern bemühen können. Nur die auf badisches Gebiet entfallende Theilstrecke der Bahn von Mannheim und Heidelberg nördlich nach Frankfurt a. M. (Main-Neckarbahn) hatte sie gleichzeitig mit der grossen Staatsbahn zur Ausführung gebracht, und ausserdem war württembergischerseits in der Linie Bretten-Bruchsal eine Schienenverbindung zwischen den Hauptlinien dieser beiden Staaten hergestellt und 1853 eröffnet worden. Schon bei dem Beschluss über Ausführung der letzten Theilstrecke Waldshut-Constanz der Hauptbahn richtete aber die Regierung ihre ganz besondere Aufmerksamkeit auf die Herstellung von Schienenverbindungen mit den Nachbarstaaten, und bei der in Folge der Gestaltung des Landes bedeutenden Längenausdehnung der Grenzen sind von nun ab im Lauf der Zeit eine grosse Zahl solcher entstanden. Hierbei ist bezüglich der wechselseitigen Grenzbauten mit Württemberg stets vereinbart worden, dass nicht, wie sonst üblich, jeder Staat seinerseits bis an die Grenze baue, sondern dass diejenige Regierung, welche den gemeinsamen Verträgen gemäss die Ausführung der betreffenden Linie überhaupt übernehme, diese auch durchweg selbst und auf eigene Kosten ausführe, so dass württembergische Staatsbahnlinien nach Baden und badische nach Württemberg hineinreichen; ebenso sind die von Baden her in die zu Preussen gehörigen hohenzollernschen Lande hineingebauten Linien seitens Badens auf eigene Kosten hergestellt, also badisches Eigenthum. Bei den Grenzstrecken gegen Bayern, die bayerische Rheinpfalz und Elsass-Lothringen dagegen decken sich die Eigenthumsgrenzen mit den politischen, bezüglich der nördlichen Grenze gegen das Grossherzogthum Hessen aber hat, abgesehen von der Main-Neckarbahn, die Hessische Ludwigsbahngesellschaft auch die in Baden gelegenen Endstrecken ihrer Linien selbst gebaut. — So wurde mit Gesetz vom 7. Mai 1858 gleichzeitig mit der Herstellung der Endstrecke Waldshut-Constanz der Bau fester Rheinbrücken bei Kehl und bei Waldshut zum Anschluss an das damals französische Bahnnetz bei Strassburg bezw. an das schweizerische Bahnnetz in Richtung gegen Zürich und der Bau einer Linie aus der Hauptbahn von Durlach über Pforzheim nach Mühlacker zum Anschluss an das württembergische Bahnnetz angeordnet, gleichzeitig aber auch eine Linie von Heidelberg über Mosbach bis an die bayerische Grenze gegen Würzburg

in Aussicht genommen. Die Brücke bei Waldshut südlich über den Rhein wurde 1859, die bei Kehl aber 1861 dem Betriebe übergeben; beide sind auf gemeinschaftliche Kosten von Baden und der schweizerischen Nordostbahngesellschaft bezw. der französischen Ostbahngesellschaft hergestellt. Die Linie von Durlach nach Mühlacker gelangte 38,91 km lang 1861/63 zur Eröffnung. Die Würzburger Linie kam auf Grund des Gesetzes von 1860 von Heidelberg über Meckesheim bis Mosbach zur Ausführung und 1862 zur Eröffnung, während die Endstrecke von Mosbach bis zur bayerischen Grenze erst nach Abschluss des bezüglichen Staatsvertrages in das Neubaugesetz von 1862 aufgenommen und 1866 eröffnet werden konnte. Diese 134,71 km lange Linie ist unter dem Namen Odenwaldbahn bekannt. Mit der links des Rheins gelegenen bayerischen Pfalz wurde eine directe Schienenverbindung durch Bau einer festen Rheinbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen mittelst Staatsvertrags von 1862 vereinbart, diese seitens Badens und der Pfälzischen Ludwigsbahn gemeinschaftlich hergestellt und 1867 dem Verkehr übergeben, indes war vorläufig schon ein Dampftraject errichtet und im Januar 1863 in Benutzung genommen worden.

Nunmehr wandte sich die Regierung wieder dem Ausbau des Bahnnetzes im Innern des Landes zu. Es galt dies zunächst der Herstellung der bereits 1843 ins Auge gefassten Schwarzwaldbahn, welche mit Gesetz von 1862 und 1863 in der Linie Offenburg-Singen (Beides Stationen der Hauptbahn) zur Ausführung befohlen wurde. Dieselbe sollte das überaus industrie- und holzreiche Schwarzwaldgebirge erschliessen, bringt gleichzeitig aber auch eine Abkürzung der alten Linie über Basel um 90 km. — Der Bau wurde von den beiden Endpunkten nach der Mitte zu in Angriff genommen und die ganze 149,16 km lange Linie nach und nach in der Zeit von 1866 bis 1873 eröffnet. Dieselbe ist durch die Grossartigkeit ihres Baues und der Naturschönheiten des Schwarzwalds und seiner Thäler gleich berühmt. Ferner gelangte hier im Süden gleichfalls auf Grund des Gesetzes von 1862 die Bahn von Radolfzell (zwischen Constanz und Singen) über Stockach und Schwackenreuthe nach Messkirch zur Ausführung. Dieselbe wurde in einer Gesammtlänge von 37,5 km bis Stockach 1867 und bis Messkirch 1870 eröffnet, auf Grund der Staatsverträge mit Preussen und Württemberg von 1865 aber bis Krauchenwies und von da in Gabel bis Sigmaringen und Mengen (in beiden Punkten mit Anschluss an das württembergische Bahnnetz) um zusammen 28,8 km verlängert und aus ihr von

Schwackenreuthe aus eine 15,99 km lange Zweigbahn nach Pfullendorf gleichfalls mit Anschluss an das württembergische Bahnnetz gebaut. Diese Strecken wurden sämmtlich 1873 dem Verkehr übergeben.

Aus der oben behandelten Odenwaldbahn heraus gelangte laut Gesetz von 1863 und mit Eröffnung in 1867/68 die 31,43 km lange Zweigbahn von Lauda im weinreichen Tauberthal nordwestlich bis Wertheim zur Ausführung. 1881 ist dieselbe bei gleichzeitigem Weiterbau Bayerns nördlich nach Lohr (an der bayerischen Linie Würzburg-Aschaffenburg) bis zur ideellen Grenze Mitte Main um 1,64 km verlängert und hierbei die Mainbrücke auf gemeinschaftliche Kosten von Baden und Bayern hergestellt. Ausserdem wurden aus der Odenwaldbahn heraus auf Grund der Staatsverträge mit Württemberg und mit dem hierbei geographisch mit kleinen Enclaven in Betracht kommenden Grossherzogthum Hessen von 1864 zwei Linien gebaut: Meckesheim-Jagstfeld (in Württemberg zum Anschluss nach Heilbronn) mit Zweig nach der Saline Rappenau, 37,5 km lang 1868/69 eröffnet, und Königshofen (bei Lauda) -Mergentheim (in Württemberg zum Anschluss nach Ulm), 7,4 km lang, 1869 dem Betriebe übergeben.

Die nächsten Bauten galten der Vermehrung der Rheinübergänge mittelst fester Eisenbahnbrücken gegen die bayerische Rheinpfalz und die nunmehr deutschen Reichslande. Von diesen kam zunächst die Verbindung mit der Pfalz in der 22,05 km langen, 1874 eröffneten Linie Bruchsal-Rheinsheim (rechtes Rheinufer) zur Ausführung. Die Rheinbrücke gegen Germersheim ist hierbei seitens der Pfälzischen Bahnen auf alleinige Kosten gebaut und 1877 eröffnet, indem das bayerische Gebiet hier im Germersheimer Brückenkopf auf das rechte Rheinufer herüberreicht. Die drei Brücken nach dem Elsass aber sind auf gemeinschaftliche Kosten Badens und der Reichslande hergestellt und sämmtlich 1878 dem Verkehr übergeben worden. Es sind dies die Brücken bei Altbreisach (gegen Colmar), bei Müllheim (gegen Mülhausen i. E.) und bei Leopoldshöhe (gegen St. Ludwig). Die zu den beiden letzteren gehörigen badischen Anschlussstrecken an die Hauptbahn mit zusammen 6,57 km wurden erst gleichzeitig mit den Brücken eröffnet, während die zu der erstgenannten gehörige Linie Freiburg-Altbreisach schon 1871 als Privatbahn hergestellt worden war.

Im Innern des Landes war zur Verbindung des südlichen Theils der Hauptbahn mit der Schwarzwaldbahn der Bau einer Bahn von Oberlauchringen bei Waldshut nach Donaueschingen beschlossen worden, doch ist hiervon auf Grund des Gesetzes von

1870 nur der 20,4 km lange südliche Theil Oberlauchringen-Weizen mit Eröffnung in 1875/76 zur Ausführung gekommen. Aus der Odenwaldbahn heraus wurde auf Grund desselben Gesetzes von 1870 von Neckargemünd, dem Neckarthal entlang, eine neue Linie über Eberbach und Neckarelz nach Jagstfeld gebaut und 58,5 km lang 1879 dem Verkehr übergeben.

Zur Verbindung des nördlichen Theils der Schwarzwaldbahn mit Tübingen und Stuttgart übernahm in dem betreffenden Staatsvertrage Baden den Bau der 14,19 km langen Strecke Hausach-Schiltach; hiervon ist der Theil Hausach-Wolfach im Interesse letztgenannter Stadt bereits auf Grund des Gesetzes von 1870 zur Ausführung und 1878 zur Eröffnung gelangt, während Wolfach-Schiltach erst gleichzeitig mit der württembergischen Anschlussstrecke in Bau genommen und 1886 dem Betriebe übergeben wurde.

Als Bahnen rein lokaler Bedeutung sind seitens der grossherzoglichen Regierung laut Gesetz von 1882 die 34,89 km lange Höllenthalbahn von Freiburg nach Neustadt im Schwarzwalde und laut Gesetz von 1884 die 19,31 km lange Bahn von Seckach (Station der Odenwaldbahn) nördlich nach Walldürn als Bahnen untergeordneter Bedeutung (Secundärbahnen) gebaut und beide 1887 eröffnet worden.

Zu diesen seitens des Staats selbst gebauten Linien in einer Gesammtlänge von 1110,30 km (einschliesslich der Verbindungs- und Hafenbahn bei Mannheim, der Verbindungsbahnen bei Heidelberg, bei Karlsruhe und bei Neckarelz, sowie der ideellen badischen Brückenantheile und der dem Staat gehörigen Anfangsstrecke der Wiesenthalbahn von Basel bis zum Grenzacher Horn) traten durch käuflichen Erwerb noch folgende früher badische Privatbahnen in das Eigenthum des Staats:

1. Die Rheinthalbahn Mannheim-Schwetzingen-Karlsruhe, 61,98 km lang, der Stadt Mannheim concessionirt und 1870 eröffnet. Dieselbe ging sofort bei Eröffnung in das volle Eigenthum des Staates über, wobei dieser die von der Stadt Mannheim begebene 4½procentige Anleihe im Betrage von 3 200 000 Gulden zur Verzinsung und Amortisation übernahm.

2. Die Kraichgaubahn (Karlsruhe-Eppingen) von Grötzingen bei Durlach über Bretten nach Eppingen, 41 km lang, der Stadt Karlsruhe concessionirt und 1879 dem Betriebe übergeben. Der Staat erwarb diese ebenfalls sofort bei Eröffnung zu vollem Eigenthum gegen Uebernahme der von der Stadt Karlsruhe für die Bahn aufgenommenen 4½procentigen Anleihe im Betrage von 12 000 000 Mk.

3. Die Freiburg-Altbreisacher Eisenbahn, 22,44 km lang, den Städten Freiburg und Altbreisach concessionirt und 1871 eröffnet. Der Staat hatte dieselbe von Anfang an gegen 50 % der Bruttoeinnahme in Verwaltung und Betrieb gehabt und erwarb sie per 1. Januar 1879 gegen Zahlung von 1 687 100 Mk. zu Eigenthum.

4. Die Elzthalbahn (Denzlingen-Waldkirch), 7,12 km lang, der Stadt Waldkirch concessionirt und 1875 eröffnet. Der Staat hatte dieselbe von Anfang an gegen 60 % der Bruttoeinnahme in Verwaltung und Betrieb gehabt und erwarb sie 1886 gegen Zahlung von 700 000 Mk. baar zu vollem Eigenthum.

5. Die Wiesenthalbahn (Basel-Schopfheim), 19,94 km lang, der gleichnamigen Eisenbahngesellschaft concessionirt und 1862 eröffnet. Der Staat hatte dieselbe von Anfang an gegen 50 % der Bruttoeinnahme in Verwaltung und Betrieb gehabt und erwarb sie per 1. Januar 1889 für 3 200 000 Mk. baar zu vollem Eigenthum.

Ausser diesen Privatbahnen hat der Staat per 15. Oktober 1879 auch die vom württembergischen Staat gebaute und 1853 eröffnete, aber ganz innerhalb Badens gelegene, 14,89 km lange Strecke Bruchsal-Bretten gegen Erstattung des aufgewendeten Anlagecapitals käuflich erworben.

Somit beträgt die Eigenthumslänge der badischen Staatsbahnen (ausschliesslich des badischen Antheils an der unter besonderer Verwaltung stehenden und demgemäss in besonderem Artikel behandelten Main-Neckarbahn) am 1. Januar 1889: 1277,67 km.

Im Jahre 1887 wurde seitens des Reichs im Interesse der Landesvertheidigung der Bau von Correcturstrecken für die Linie Basel-Constanz angeordnet, indem diese, wie weiter oben angegeben, an verschiedenen Stellen durch schweizerisches Gebiet führt und inhaltlich des Vertrages vom 27. Juli 1852 zwischen dem Grossherzogthum Baden und der schweizerischen Eidgenossenschaft über die Fortsetzung der badischen Eisenbahn von der Grenze vor Basel aufwärts nach dem Bodensee der Transport von Truppen seitens der Schweiz untersagt werden könnte, wenn deren Neutralität irgend wie gefährdet erschiene. Die grossherzogliche Regierung hat im Vertrage vom 11. März 1887 unter finanzieller Unterstützung seitens des Reichs den Bau der betreffenden Correcturstrecken übernommen. Es sind dies: Leopoldshöhe (nördlich von Basel) - Lörrach (Station der käuflich erworbenen Wiesenthalbahn), Schopfheim (Station der letztgenannten Bahn) - Säckingen (Station an der badischen Hauptbahn zwischen Basel und Waldshut), und Weizen (bisheriger Endpunkt der Zweigbahn von Ober-

lauchringen) - **Hintschingen** (im südlichen Theil der Schwarzwaldbahn). Diese Linien werden also trotz der vom Reich zu zahlenden 95 % der Anschlagsumme volles Eigenthum des Grossherzogthums Baden und seiner Zeit auch von Baden selbst betrieben. Sämmtliche drei Strecken, welche einen Neubau von zusammen etwa 66 km erfordern und zu rund 36 600 000 Mk. veranschlagt sind, sind im Frühjahr 1890 zur Eröffnung gelangt.

Die für die Herstellung der Eisenbahnen erforderlichen Capitalien sind im Allgemeinen selbstredend durch Staatsanleihen aufgebracht. Um die Herstellung der Eisenbahnen mit allen ihren Folgen von der übrigen Finanzverwaltung getrennt zu halten, hierdurch das Vertrauen des Volks zu erhöhen und dasselbe durch einen klaren Einblick in die Bedürfnisse und Mittel der Eisenbahnen über die etwaigen finanziellen Opfer zu beruhigen, errichtete die Regierung laut Gesetz vom 10. September 1842 eine besondere Eisenbahnschuldentilgungskasse. Dieselbe nimmt die für die Eisenbahnbauten erforderlichen Capitalien auf und hat deren Verzinsung und planmässige Amortisation zu besorgen. Sie erhält die sämmtlichen zur Ablieferung verbleibenden Reinüberschüsse der hier gedachten Staatsbahnverwaltung, des badischen Antheils an der Main-Neckarbahn, der badischen Bodensee-Dampfschifffahrt und den auf Baden entfallenden Antheil aus den Ueberschüssen der Reichspost- und Telegraphenverwaltung (früher der badischen Postverwaltung). Etwaige Fehlbeträge an der Bedienung der Eisenbahnanleihen und den eigenen Verwaltungskosten werden ihr aus der allgemeinen Staatskasse zugeführt. Am 1. Januar 1889 (hierbei also den Erwerb der Wiesenthalbahn bereits einbegriffen) betrug das staatsseitige Anlagecapital der oben aufgeführten badischen Staatsbahnlinien (ausschliesslich des Antheils an der Main-Neckarbahn) 423 795 630 Mk., somit für 1 km 331 694 Mk.

Wenden wir uns nun den Verkehrsverhältnissen zu, so müssen wir uns — unter Verweisung auf den allgemeinen Artikel über das Grossherzogthum Baden S. 17 ff. — vergegenwärtigen, dass die badischen Staatsbahnen das ganze Land beherrschen, dass die wenigen kurzen Privatbahnen, welche überdies von Anfang an in Staatsbetrieb gestanden haben und mit Ausnahme der nach dem 1. April 1889 eröffneten Nebenbahnen (Zell-Todtnau, Mannheim-Weinheim, Heidelberg-Weinheim) auch gegenwärtig stehen, für die Staatsbahn nicht Concurrenz-, sondern Zufuhrlinien bilden, dass die ersten Verbindungen mit den Nachbarländern und zwar mit Norddeutschland in der Main-Neckarbahn bereits 1843, die mit dem württembergischen Bahnnetz in der

Linie Bruchsal-Bretten 1853, die mit der Schweiz (bei Basel) 1855, die mit dem elsass-lothringischen Bahnnetz (in der Rheinbrücke zwischen Kehl und Strassburg) 1861, die mit dem pfälzischen Bahnnetz (in dem früheren Rheintraject Mannheim-Ludwigshafen) 1863, die mit dem bayerischen Bahnnetz (in der Linie Heidelberg-Würzburg) 1866 hergestellt worden sind, dass das eigene Verkehrsgebiet des Netzes bei der nur geringen Breite des Landes gegenüber der Längenausdehnung der Bahnen ein relativ kleines ist, dass die Rheinschifffahrt zwischen Constanz und Schaffhausen und dann wieder unterhalb Basel sowie die Neckarschifffahrt für die Staatsbahnen Concurrenz, die Bodenseeschifffahrt dagegen einen Zufuhrweg bildet. Des Weiteren gründet sich die Verkehrsgestaltung darauf, dass Landwirthschaft (mit 50 % des Gesammtflächeninhalts), Forstwirthschaft (mit 36 % der Gesammtfläche und einem jährlichen Nutzungswerth von etwa 20 000 000 Mk.) und Viehzucht auf hoher Stufe stehen und reiche Ausfuhr gestatten, dass an Mineralien in ausschlaggebenden Mengen nur Steine, Kalk, Gips, Kies, Lehm und Thon gewonnen, meist aber im eigenen Lande verwerthet werden, Kohlen fast gänzlich fehlen, dass Wein, Hopfen, Tabak, Salz (aus den Staatssalinen Rappenau und Dürrheim bei Marbach sowie aus dem Steinsalzlager Wyhlen) über den lokalen Bedarf gewonnen werden, dass die Hüttenindustrie nicht zahlreich, aber in dem Gaggenauer Eisenwerk berühmt ist, dass die übrige Industrie vielseitig und bedeutend ist und jetzt stark für den Export arbeitet. Demnach sind die Haupttransportartikel im Massengüterverkehr Kohlen in Empfang aus dem Saar- und Ruhrrevier, Holz im Versand besonders nach dem Elsass, Getreide im Versand besonders Weizen nach Württemberg, der Schweiz, dem Elsass und der bayrischen Pfalz, Eisen und Stahl in Empfang aus dem Saarrevier und aus Lothringen. Für den Personenverkehr sind die zahlreichen Heil- und Luxusbäder, darunter besonders Baden-Baden, sowie die Naturschönheiten des ganzen Landes und vorzüglich des Schwarzwaldes von Bedeutung. Ausser dem hier gedachten, auf die eigenen Verhältnisse des Landes basirten Verkehr dienen die badischen Staatsbahnen nach der gegenwärtigen Entwickelung des Bahnnetzes dem grossen Durchgangsverkehr zwischen Norddeutschland und der Schweiz nebst Italien, zwischen Frankreich und dem südlichen Deutschland, Oesterreich und Orient.

Wie bereits vorher angedeutet, stehen die sämmtlichen badischen Privatbahnen, mit Ausnahme der nach dem 1. April 1889 eröffneten Nebenbahnen (Zell-Todtnau, Mannheim-Weinheim und Heidelberg-Weinheim), im Betriebe der badischen Staatsbahnen; die-

selben sind nach dem Charakter der Betriebsverträge so eng mit den Staatsbahnen verschmolzen, dass eine Ausscheidung der für sie in Wirklichkeit aufgewendeten Betriebskosten absolut unmöglich ist; es ist daher am richtigsten, bei Besprechung der Betriebsresultate Staats- und Pachtbahnen zunächst als ein Netz zu behandeln und dann erst die vom Staat gezahlten Pachtsummen von den gemeinschaftlichen Betriebsüberschüssen in Abzug zu bringen, um so die staatsseitigen Reineinnahmen aus dem Betrieb des ganzen Netzes zu ermitteln. Wir führen deshalb zunächst die gedachten Pachtbahnen nach ihrer Eröffnung chronologisch geordnet auf:

1. Die Karlsruhe-Maxauer Rheinbahn, bis an das Rheinufer 9,73 km lang, 1861 eröffnet, Eigenthum der Stadt Karlsruhe; der Staat erhält für Verwaltung und Betrieb die buchmässigen Betriebskosten. Die anschliessende Schiffbrücke über den Rhein nach dem pfälzischen Ufer bei Maximiliansau ist 1865 in Benutzung genommen und steht im Betrieb der Pfälzischen Bahnen.

2. Die Lahrer Eisenbahn von der Staatsbahnstation Dinglingen nach Lahr, 3,28 km lang, 1865 eröffnet, Eigenthum der Lahrer Eisenbahngesellschaft; der Staat erhält für Verwaltung und Betrieb die buchmässigen Betriebskosten.

3. Die Murgthalbahn von der Staatsbahnstation Rastatt nach Gernsbach, 14,98 km lang, 1869 eröffnet, Eigenthum der Murgthal-Eisenbahngesellschaft; der Staat erhielt für Verwaltung und Betrieb bis incl. 1878: 55 % der Bruttoeinnahme, zahlt aber seitdem als Pacht 4 % des staatsseitig anerkannten Anlagecapitals und ausserdem 3500 Mk. für die inneren Verwaltungskosten der Gesellschaft.

4. Die Heidelberg-Speyerer Eisenbahn, von der Staatsbahnstation Speyer bis Mitte Rheinbrücke (Schiffbrücke) 22,16 km lang, 1873 eröffnet, Eigenthum der Heidelberg-Speyerer Eisenbahngesellschaft; der Staat erhält für Verwaltung und Betrieb die buchmässigen Betriebskosten und einen Zuschuss zu dem laufenden Aufwand für die seitens dieser Bahn mitbenutzten Staatsbahnhöfe in Heidelberg und Schwetzingen.

5. Die hintere Wiesenthalbahn, von dem Endpunkt der Zweigbahn Basel-Schopfheim nach Zell, 7,24 km lang, 1876 eröffnet, Eigenthum der Schopfheim-Zeller Eisenbahngesellschaft. Bei dieser Bahn zahlt der Staat 50 % der Bruttoeinnahme als Pacht. Nachrichtlich sei hierbei erwähnt, dass die Regierung in 1889 beschlossen hat, auch diese Bahn gegen Erstattung des staatsseitig anerkannten Anlagecapitals käuflich zu erwerben. Die Gesellschaft hat diese Offerte angenommen; die Angelegenheit liegt gegenwärtig (Session 1889/90) dem badischen Landtage vor.

6. Die Renchthalbahn, von der Staatsbahnstation Appenweier nach Oppenau, 18,41 km lang, 1876 eröffnet, Eigenthum der Renchthal-Eisenbahngesellschaft. Der Staat erhält für Verwaltung und Betrieb 50 % der Bruttoeinnahme.

7. Die Ettlinger Stadtbahn, von dem Staatsbahnhofe Ettlingen über die Stadt Ettlingen nach Ettlingen-Holzhof, 2,21 km lang, 1885 eröffnet, Eigenthum der Stadt Ettlingen. Der Staat erhält für Verwaltung und Betrieb die buchmässigen Betriebskosten.

Ausser diesen zusammen 78,01 km langen badischen Privatbahnen hat der Staat die 24,48 km lange auf bayerischem Gebiet gelegene Endstrecke der Linie Heidelberg-Würzburg in Pacht, und ferner die 4,89 km lange Baseler Verbindungsbahn vom badischen Bahnhofe nach dem schweizerischen Centralbahnhofe in Basel in Mitbetrieb, während andererseits die badische Endstrecke der Linie Lauda-Wertheim von Bahnhof Wertheim bis Mitte Mainbrücke, 1,64 km lang, von der bayerischen Staatsbahnverwaltung betrieben wird. Hiernach ergiebt sich für die badische Staatsbahnverwaltung nach dem Stande ult. 1888 eine Betriebslänge von 1383,41 km gegen die Eigenthumslänge von 1277,67 km.

Der Betrieb begann am 12. September 1840 mit Eröffnung der Anfangstrecke Mannheim-Heidelberg, zu welcher nach und nach und zwar nur langsam je nach Eröffnung die weiteren Strecken hinzutraten. Zunächst beschränkte sich der Dienst nur auf die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Postgütern, am 1. Mai 1842 trat die Beförderung von Vieh und Equipagen hinzu, 1843 nach Eröffnung der Theilstrecke Heidelberg-Karlsruhe wurde der Wagenladungsgüterverkehr und am 20. August 1844, nachdem die Bahn bis Appenweier nebst der Seitenbahn von dort nach Kehl eröffnet war, voller Güterverkehr eingerichtet. Man hatte hiermit so lange gezögert, da man sich aus dem Güterverkehr kurzer Theilstrecken kein besonders günstiges Resultat versprach und deshalb die Beschaffung der Güterwagen nach Möglichkeit hinausschob. Betreffs des Personenverkehrs ist zu bemerken, dass bereits 1843 die IV. Wagenklasse mit Stehplätzen eingeführt, 1853 aber wieder aufgehoben und auch nicht mehr eingerichtet worden ist, sowie dass schon 1853 Rundreisebillets (für die Routen Mannheim-Strassburg-Paris-Brüssel und Köln), 1856 Schnellzugsdienst, 1859 Retourbillets und 1861 Abonnementskarten eingeführt worden sind. — 1851 war die Bahn bis zur Schweizer-Grenze, 1855 bis Basel, 1856 bis Waldshut und 1863 bis Constanz vollendet; von 1859 an traten zu dieser Hauptbahn noch die anderen Linien, wie beim Bau angegeben, und jetzt nach Vollendung des Bahnnetzes in seinen

grossen Zügen gruppiren sich die badischen Staatsbahnen in die Hauptbahn Mannheim-Karlsruhe-Basel-Constanz, in die Odenwaldbahn Heidelberg-Würzburg, in die Schwarzwaldbahn Offenburg-Singen und in die Linie Karlsruhe-Pforzheim-Mühlacker, während die zahlreichen anderen Linien sich als Zweig- bezw. Verbindungsbahnen zu diesen charakterisiren, von welchen hauptsächlich Appenweier-Kehl und die anderen Rhein-Uebergänge bei Waldshut, bei Leopoldshöhe, bei Müllheim, bei Altbreisach, bei Maxau, bei Germersheim, bei Speyer und bei Mannheim zu nennen sind.

Wie fast überall so bildete auch bei den badischen Staatsbahnen in den ersten Jahren der Personenverkehr die Haupteinnahmequelle; der Güterverkehr trat 1852, also gleich nach Eröffnung der ganzen zuerst zur Ausführung gekommenen Linie Mannheim-Haltingen, in den Vordergrund, hat den Personenverkehr von Jahr zu Jahr mehr, im Ganzen aber doch noch nicht in dem Masse überflügelt wie bei den meisten anderen deutschen Bahnen, indem ihm einerseits, wie schon weiter oben erwähnt, die wichtigen Kohlentransporte im Versand fehlen, Schifffahrt und Flösserei gewaltige Concurrenz bilden und andererseits der Personenverkehr wegen des grossartigen Fremdenverkehrs besonders gut entwickelt ist. In 1888 stellte sich die Einnahme aus dem Personenverkehr zu dem aus dem Güterverkehr wie 13 : 25. Unter Zugrundelegung der fünf Jahre 1884/88 bildet innerhalb des Personenverkehrs speciell wieder wie überall der Binnenverkehr den wichtigeren Theil; dass aber die Einnahmen aus diesem diejenigen aus dem directen und Durchgangsverkehr mit der Verhältnisszahl 11 : 6 noch nicht um das Doppelte übersteigen, ist ein Beweis für die Grösse des Fremdenverkehrs und für die Bedeutung der badischen Bahnen bezüglich des Durchgangsverkehrs. Im Güterverkehr speciell bildet der directe Verkehr (zwischen badischen Stationen und Stationen anderer Verwaltungen) betreffs der Einnahmen den wichtigsten Theil, während hier der Binnenverkehr bei Weitem noch nicht den dritten Theil der Gütergesammteinnahme erbringt. Den Einnahmen nach rangirt der Güterverkehr zwischen den verschiedenen Verkehrsgebieten, wie folgt: Der badisch-württembergische, der badisch-elsass-lothringische, der badisch-bayerische (Hauptcomplex), der badisch-rheinisch-westfälische, der badisch-rheinpfälzische, der Saarbrücker Kohlenverkehr nach Baden, der Saarbrücker Kohlenverkehr nach der Schweiz, der Saarbrücker Kohlenverkehr nach Württemberg. Der Verkehr speciell von und durch Baden mit ausserdeutschen Ländern rangirt, wie folgt: Der schweizerische (von jeher der bedentendste, seit Eröffnung der Gotthardbahn aber die

anderen bei Weitem überflügelnd), der italienische, überhaupt erst seit Eröffnung der Gotthardbahn von Bedeutung, der französische, in der Abnahme begriffen, der österreichische, sehr wechselnd, der belgische und holländische, welcher gegen früher erheblich zurückgegangen ist.

Die Concurrenz durch die Wasserstrassen lässt sich am besten an der Hand der neuesten statistischen Aufzeichnungen beurtheilen: Im Jahre 1886 wurden in den Rheinhäfen von Constanz bis Mannheim 1 251 064 000 kg entladen und 287 036 000 kg verfrachtet, in den Neckarhäfen aber 104 200 000 kg ent- und 86 176 000 kg verladen; die Flösserei ergab ein Holzquantum von 232 768 000 kg Gewicht. Der Gesammtgüterverkehr auf den badischen Wasserstrassen beziffert sich somit auf 1 961 244 000 kg, welchem der Eisenbahngüterverkehr desselben Jahres mit 5 460 556 425 kg gegenüber steht.

Betreffs der Betriebsausgaben ist erklärend zu bemerken, dass die Verwaltung Erneuerungs- und Reservefonds nicht führt, von Anfang an also die sonst diesen Fonds zur Last fallenden Ausgaben in den wirklichen Betriebsausgaben mit enthalten sind, sowie dass der weiter oben bei Besprechung der Bauverhältnisse erwähnte Umbau der Bahn auf die Normalspur in 1854/55 und der Umbau der Gleise auf das Querschwellensystem mit breitbasigen Schienen in 1854/63 gleichfalls für Rechnung der Betriebsverwaltung, das Legen der zweiten Gleise dagegen, womit im Jahre 1846 begonnen und bis ult. 1888 (von 1277,67 km) 553,66 km versehen waren, auf Baufonds erfolgt ist. Derartige Ausgaben wurden von 1850 bis incl. 1869 in einem aus den Betriebsüberschüssen dotirten ausserordentlichen Etat verrechnet, doch lassen wir hier der Gleichmässigkeit halber diese Aufwendungen gleichfalls als laufende Betriebsausgaben erscheinen. Zur weiteren Beurtheilung der Betriebsausgaben ist zu erwähnen, dass von der Betriebslänge nach dem Stande ult. März 1889 nur 412,58 km in der Horizontale, 970,83 km also in Steigung bezw. Gefäll liegen, dass hiervon 201,12 km Neigungen über 1 : 100 bis 1 : 50 haben, und dass die Zahnradstrecke der Höllenthalbahn Freiburg-Neustadt sogar in einer Steigung von 1 : 18 liegt. Diesen Verhältnissen gegenüber ist es als ein sehr günstiges Resultat zu bezeichnen, dass die Betriebsausgaben im Durchschnitt der zurückliegenden 48 Betriebsjahre nur 53,95 % der Bruttoeinnahmen betragen haben, wobei 70,78 % in 1855 und 40,46 % in 1845 die Grenzen bilden. Der Ueberschuss der Bruttoeinnahmen über die Betriebsausgaben des ganzen Netzes, also einschliesslich der Pachtbahnen, hat das jeweilige Gesammt-

anlagecapital von Staats- und Pachtbahnen in den einzelnen Jahren wie folgt verzinst:

pro 1840/41 1842 1843 1844 1845 1846 1847 1848 1849
1,94 2,06 3,33 4,60 5,24 4,62 3,80 2,48 2,70 %
pro 1850 1851 1852 1853 1854 1855 1856 1857 1858 1859
3,42 3,88 4,60 3,84 3,08 2,83 5,00 5,18 4,61 4,26 %
pro 1860 1861 1862 1863 1864 1865 1866 1867 1868 1869
4,90 6,11 5,43 4,50 4,51 4,86 5,01 5,32 4,92 4,43 %
pro 1870 1871 1872 1873 1874 1875 1876 1877 1878 1879
4,41 7,18 4,22 4,32 4,03 3,40 3,36 3,17 3,07 3,12 %
pro 1880 1881 1882 1883 1884 1885 1886 1887 1888
3,46 3,39 3,46 3,36 3,23 3,28 3,32 4,10 4,09 % } im
Durchschnitt 3,61 %.

Die beiden aussergewöhnlich günstigen Jahre 1861 und 1871 mit 6,11 % bezw. 7,18 % sind auf Zufälligkeiten zurückzuführen, in 1861 auf ganz besonders niedrige Betriebsausgaben mit nur 42,38 % und in 1871 auf die grossen Truppentransporte. Der bleibende Rückgang von 1875 ab, unter 4 % Verzinsung, erklärt sich einerseits aus dem gegenüber der Erweiterung des Netzes unverhältnissmässigen Anwachsen des Anlagecapitals, indem bis 1874 das Maximum der kilometrischen Belastung 293 107 Mk. betrug, bei einer Vergrösserung des Netzes um 252,25 km das Anlagecapital sich seitdem aber um 107 996 658 Mk. erhöht hat, so dass also im Verhältniss zu diesem Mehr 1 km der neu eröffneten Strecken mit 428 133 Mk. belastet erscheint, und andererseits daraus, dass die meisten der seit 1875 eröffneten Strecken weit hinter dem damaligen Durchschnitt von 4 % zurückbleiben, zum grossen Theil sogar directe Betriebsdefizits ergeben. Die günstigeren Ergebnisse der beiden letzten Jahre 1887 und 1888 sind vornehmlich einer bedeutenden Mehreinnahme im Güterverkehr zu verdanken.

Von dem vorstehend in Procentsätzen des jeweiligen Anlagecapitals ausgedrückten Ueberschuss gehen aber zunächst noch die den Betriebsverträgen gemäss an die Pachtbahnen auszuzahlenden Summen ab und erst der hiernach verbleibende Betrag bildet den wirklichen Reinertrag der ganzen Staatsbahnverwaltung, welcher zur Ablieferung an die Eisenbahnschuldentilgungskasse kommt. Die hiernach zutreffenden Summen haben in den letzten zehn Jahren von 1879 bis 1888 das jeweilige staatsseitig aufgewendete Anlagecapital wie folgt verzinst:

pro 1879 1880 1881 1882 1883 1884 1885 1886 1887 1888
3,09 3,39 3,32 3,38 3,32 3,23 3,05 3,32 4,05 4,06 %,
im Durchschnitt also 3,42 %, während der Bedarf der Schulden-

tilgungskasse an Zinsen der Eisenbahnanleihen und an eigenen Verwaltungskosten innerhalb derselben Zeit im Durchschnitt 4,06 % des zur Last stehenden Capitals erfordert hat. Hieraus geht hervor, dass die badische Staatsbahnverwaltung keine genügende Rente abwirft. Es erklärt sich dies aus dem hohen Anlagecapital mit rund 80 000 Mk. pro 1 km über den Durchschnittssatz der deutschen Bahnen und aus der bedeutenden Concurrenz der Wasserstrassen. Vor Allem aber muss der geringeren Verzinsung gegenüber betont werden, dass der Hauptzweck der Staatsbahnen, den volkswirthschaftlichen Interessen des Landes zu dienen, voll und ganz erreicht ist, denn Baden gehört — nicht zum Geringsten Dank seinen Eisenbahnen — zu den gesegnetsten Ländern von ganz Europa. — Zur Vermeidung von Missverständnissen muss übrigens erwähnt werden, dass — da von dem auf den Bahnen zu Buch stehenden Anlagecapital 1888 bereits 93 891 779 Mk. amortisirt waren — die seitens der Staatsbahnverwaltung zur Ablieferung gelangenden Beträge häufig schon den ganzen Bedarf der Eisenbahnschuldentilgungskasse einschliesslich der Anleihen für die Main-Neckarbahn und die Bodensee-Dampfschifffahrt nicht allein decken, sondern sogar beträchtlich übersteigen.

Um einen Ueberblick über den Verkehr der badischen Bahnen zu geben, lassen wir nachstehend die Resultate des letzt abgeschlossenen Geschäftsjahres 1888 folgen: Es wurden befördert 17 386 105 Personen, 7 113 761 000 kg Frachten und hierfür 13 704 376 Mk., bezw. 24 578 079 Mk., im Ganzen aber einschliesslich der Nebeneinnahmen 40 447 682 Mk. vereinnahmt. Die Betriebsausgaben erforderten 23 464 250 Mk., so dass sich ein Betriebsüberschuss von 16 983 432 Mk. ergab. Zur Bewältigung dieses Verkehrs waren 455 Locomotiven, 1196 Personenwagen und 7713 Lastwagen vorhanden. Das Beamten- und Arbeiterpersonal belief sich auf 10 503 Köpfe.

Organisation. Wie bereits Eingangs erwähnt, war unterm 26. März 1838 zur Leitung des Eisenbahnbaues eine besondere „Eisenbahnbau-Direction“ errichtet, unterm 3. September 1840 aber wieder aufgelöst und nunmehr der Eisenbahnbau der „Oberdirection des Wasser- und Strassenbaues“ mit übertragen worden. Der Betrieb war laut Allerhöchster Entschliessung vom 31. August 1840 zunächst der grossherzoglichen Oberpostdirection, welche hierbei die Bezeichnung „Direction der grossherzoglichen Posten und Eisenbahnen“ erhielt, unter dem Beirathe der Bauverwaltung übertragen; 1854 wurde die Benennung dieser Behörde in „Direction der grossherzoglich badischen Verkehrsanstalten“ abgeändert und im Jahre 1872 die Verwaltung der Eisenbahnen von derjenigen des Post- und Telegraphenwesens getrennt, hierbei auch das Eisenbahnbauwesen gleichfalls der Eisenbahnverwaltung übertragen. Diese Behörde erhielt die noch jetzt gültige Bezeichnung „Generaldirection der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen“.

Sie bildet die Centralbehörde für das ganze Eisenbahnwesen mit Ausnahme des badischen Antheils an der Main-Neckarbahn. Anfangs gehörte das Eisenbahnwesen zum Ressort des Ministeriums des grossherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, wurde dann laut Allerhöchster Verordnung vom 19. April 1860 dem neugebildeten Handelsministerium, bei Wiederauflösung dieses aber unterm 20. April 1881 dem Ministerium der Finanzen unterstellt.

Die gegenwärtige Organisation des Eisenbahnwesens ist auf die landesherrliche Verordnung vom 17. März 1888 gegründet. Inhaltlich dieser zerfällt die Generaldirection in vier Abtheilungen — die Betriebsabtheilung, die Abtheilung für Gütertarifangelegenheiten, die technische Abtheilung und die Rechnungsabtheilung. Der Generaldirection unmittelbar untergeordnete Centralbehörden sind: Die Eisenbahnhauptkasse. Derselben ist das gesammte Kassenwesen des Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsbetriebes, sowie die Rechnungsführung hierüber übertragen, soweit die Behandlung nach den Vorschriften des Staatsrechnungswesens Anwendung findet. Mit derselben ist die Eisenbahnbau-Centralkasse und die Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Betriebskrankenkasse verbunden. Die Hauptverwaltung der Eisenbahnmagazine. Dieselbe ist für die Beschaffung, Abgabe und Verrechnung derjenigen Materialien und Geräthschaften bestellt, welche zum Zweck des Baues, der Unterhaltung und des Betriebes der Eisenbahnen, sowie des Dampfschifffahrtsbetriebes in Vorrath zu halten sind, und weiterhin für die Sammlung, die Wiederabgabe oder Verwerthung der nicht verwendbaren oder ganz abgängigen Materialien und Geräthschaften. Ausserdem ist ihr der Betrieb der Kyanisiranstalten, das Dienstbekleidungswesen, die Sammlung und Verwerthung der herrenlosen Gegenstände sowie die Aufstellung der bezüglichen Rechnungsnachweise übertragen. Die Verwaltung der Eisenbahn-Hauptwerkstätte. Dieselbe hat die grösseren Reparaturen an den Transportmitteln und an sonstigen Maschinen u. s. w. für den Eisenbahnbetrieb, die Uebernahme des neu angeschafften Transportmaterials sowie die Revision und laufende Unterhaltung der Güterwagen zu bewirken. Die Eisenbahn-Hauptcontrole I. Derselben liegt die Prüfung der Elementarrechnung über die Gütertransportgefälle sowie die Aufstellung der Abrechnungen aus dem Güterverkehr mit den fremden Bahnverwaltungen und den Eigenthümern der badischen Pachtbahnen ob. Die Eisenbahn-Hauptcontrole II hat die rechnerische Controle über die gesammten Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Viehverkehr, die Aufstellung der Abrechnungen mit den fremden Bahnverwaltungen und den Eigenthümern der badischen Pachtbahnen betreffs dieser Einnahmen sowie die Primärrevision sämmtlicher Magazins-, Material-, Werkstätten-, Betriebskrankenkassen- und Eisenbahnbau-Kassen-Rechnungen und endlich die Prüfung der Inventarien zu besorgen. Die Eisenbahn-Hauptcontrole III hat die Disposition über die Wagen und deren Zubehör, besorgt die Abrechnung mit den fremden Bahnverwaltungen aus der gegenseitigen Wagenbenutzung, aus etwaigen Wagenbeschädigungen und aus den erforderlichen Reparaturen. Ferner liegt ihr noch die Controle über die Leistungen der Wagen und die Führung der statistischen Nachweise über die Bewegung derselben ob.

Der äussere Dienst des Eisenbahnbetriebes ist in drei Theile, in den eigentlichen Betriebsdienst, in den bautechnischen Dienst und in den maschinentechnischen Dienst, und dementsprechend der ganze Bezirk in 14 Betriebsinspectionen, in 12 Bahnbauinspectionen und in 4 Maschineninspectionen getheilt.

A. Die Betriebsinspectionen haben die allgemeinen Betriebsvorschriften sowie die auf den eigentlichen Betrieb bezüglichen speciellen Anordnungen der Generaldirection durch die Lokalstellen ihres Bezirks und durch das in ihrem Bezirke functionirende Fahrpersonal ausführen zu lassen, die hierzu nöthigen Weisungen zu ertheilen und den pünktlichen Vollzug, insbesondere die sichere und ordnungsmässige Beförderung der Bahnzüge zu überwachen, sowie im Benehmen mit den technischen Bezirksbeamten für eine den Verkehrsbedürfnissen entsprechende und die Betriebssicherheit gewährleistende Einrichtung und Ausstattung der Stationen Sorge zu tragen.

Die Eintheilung derselben ist folgende:

1. Betriebsinspection Lauda mit der Theilstrecke Würzburg-Mosbach der Odenwaldbahn nebst den Zweigbahnen Lauda-Wertheim, Königshofen-Mergentheim und Seckach-Walldürn.

2. Betriebsinspection Eberbach mit den zum System der Odenwaldbahn gehörigen Strecken Mosbach-Neckarelz-Meckesheim und Jagstfeld-Neckarelz-Eberbach-Neckargemünd.

3. Betriebsinspection Heidelberg mit der ebenfalls zum System der Odenwaldbahn gehörigen Strecke Jagstfeld-Meckesheim-Neckargemünd-Heidelberg, mit der Theilstrecke Mannheim-Heidelberg-Bruchsal der Hauptbahn und mit der Heidelberg-Speyerer Pachtbahn (Heidelberg-Schwetzingen-Mitte Rheinbrücke).

4. Betriebsinspection Mannheim mit der Theilstrecke Mannheim-Schwetzingen-Grabenneudorf der Rheinthalbahn und mit der badischen Hälfte der Rheinbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen.

5. Betriebsinspection Bruchsal mit den Zweigbahnen Bruchsal-Bretten und Bruchsal-Grenze gegen Germersheim.

6. Betriebsinspection Karlsruhe mit der Theilstrecke Bruchsal-Durlach-Karlsruhe-Rastatt-Oos der Hauptbahn, mit der Theilstrecke Grabenneudorf-Karlsruhe der Rheinthalbahn, mit der Kraichgaubahn Durlach-Grötzingen-Bretten-Eppingen, sowie mit den Pachtbahnen Karlsruhe-Maxau-Mitte Rhein, Ettlingen Bahnhof-Ettlingen Stadt und Rastatt-Gernsbach (Murgthalbahn).

7. Betriebsinspection Pforzheim mit der Zweigbahn Grötzingen-Pforzheim-Mühlacker.

8. Betriebsinspection Baden/Baden mit der Zweigbahn Oos-Baden/Baden.

9. Betriebsinspection Offenburg mit der Theilstrecke Oos-Appenweier-Offenburg-Dinglingen der Hauptbahn, mit der Zweigbahn Appenweier-Kehl-Mitte Rhein, mit der Theilstrecke Offenburg-Hausach der Schwarzwaldbahn, mit der Zweigbahn Hausach-Schiltach, sowie mit den Pachtbahnen Appenweier-Oppenau (Renchthalbahn) und Dinglingen-Lahr.

10. Betriebsinspection Freiburg mit der Theilstrecke Dinglingen-Denzlingen-Freiburg-Müllheim der Hauptbahn, sowie mit den Zweigbahnen Denzlingen-Waldkirch, Freiburg-Altbreisach-Mitte Rhein und Freiburg-Neustadt.

11. Betriebsinspection Basel mit der Theilstrecke Müllheim-Basel-Säckingen der Hauptbahn, mit den Zweigbahnen Müllheim-Mitte Rhein, Leopoldshöhe-Mitte Rhein, Basel-Schopfheim, mit der Pachtbahn Schopfheim-Zell (hintere Wiesenthalbahn) sowie mit der in Mitbetrieb stehenden Baseler Verbindungsbahn.

12. Betriebsinspection Waldshut mit der Theilstrecke Säckingen-Waldshut-Singen der Hauptbahn sowie mit den Zweigbahnen Oberlauchringen-Weizen und Waldshut-Mitte Rhein.

13. Betriebsinspection Constanz mit der Theilstrecke Singen-Constanz der Hauptbahn und mit der Zweigbahn Radolfzell-Sigmaringen-Mengen nebst Zweig nach Pfullendorf.

14. Betriebsinspection Villingen mit der Theilstrecke Hausach-Villingen-Singen der Schwarzwaldbahn.

B. Die Bahnbauinspectionen. Der Dienst dieser umfasst die Unterhaltung und Beaufsichtigung der im Betrieb befindlichen Bahnstrecken nebst allen dazu gehörigen baulichen Anlagen, die Fürsorge für den betriebssicheren Zustand der Bahn und für die ausreichende Bewachung und Controlirung derselben, ferner die Ausführung der Erneuerungs- und Erweiterungsbauten an Bahn und Bahnhöfen sowie die Wahrung des Grundeigenthums.

Im Allgemeinen decken sich die Bezirke der Bahnbauinspectionen mit denjenigen der Betriebsinspectionen, nur die Bahnbauinspection Bruchsal umfasst ausser dem Bezirk der gleichnamigen Betriebsinspection noch von derjenigen zu Karlsruhe die Strecken Bruchsal-Durlach, Grabenneudorf-Karlsruhe und Grötzingen-Eppingen, während andererseits die Bahnbauinspection Karlsruhe den Rest der Betriebsinspection Karlsruhe und die Bezirke der Betriebsinspectionen Pforzheim und Baden/Baden umfasst mit folgenden Linien: Durlach-Grötzingen-Pforzheim-Mühlacker, Durlach-Karlsruhe-Oos-Baden/Baden, Karlsruhe-Maxau, Ettlinger Stadtbahn und Rastatt-Gernsbach.

C. Die Maschineninspectionen. Die dienstliche Aufgabe der Maschineninspectoren erstreckt sich auf die Fürsorge für den betriebssicheren Zustand und die bestimmungsgemässe Verwendung des Fahrmaterials und der für den Dienst erforderlichen maschinellen Einrichtungen sowie auf die Leitung und Beaufsichtigung des technischen Theiles des Fahrdienstes und des Bezirkswerkstättendienstes.

Jede dieser umfasst wieder mehrere Betriebs- bezw. Bahnbauinspectionsbezirke und zwar:

1. Die in Heidelberg die Bezirke Lauda, Eberbach, Heidelberg und Mannheim.

2. Die in Karlsruhe die Bezirke Bruchsal, Karlsruhe, Pforzheim, Baden-Baden und Offenburg.

3. Die in Freiburg die Bezirke Freiburg, Basel und Waldshut.

4. Die in Constanz die Bezirke Constanz und Villingen.

Das Geschäftsjahr der badischen Staatsbahnverwaltung deckt sich mit dem Kalenderjahr.

Anschliessend an die Organisation der badischen Staatsbahnen ist noch der Einrichtung des Eisenbahnraths zu gedenken. Derselbe wurde mittelst landesherrlicher Verordnung vom 4. November 1880 eingesetzt und hat die Aufgabe, in ständiger Vertretung der Interessen von Handel, Gewerbe und Landwirthschaft auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrswesens besonders hinsichtlich der Bestimmungen des Betriebsreglements, der Tarife und der Fahrpläne gutachtliche Aeusserungen abzugeben sowie darauf bezügliche Wünsche und Beschwerden zur Kenntniss der Generaldirection oder des Ressortministeriums zu bringen. Er besteht aus Vertretern des Handels und der Industrie, der Gewerbe und der Landwirthschaft, welche durch die Handelskammer, durch den Landesausschuss der Gewerbevereine bezw. durch die Centralstelle des landwirthschaftlichen Vereins bestimmt werden, und aus einer geringeren Anzahl durch das Ressort-

ministerium berufener Mitglieder. Derselbe tritt nach Bedarf zu besonderen Sitzungen zusammen*).

Geographie. Der politischen Eintheilung nach liegen von den badischen Staatsbahnen einschliesslich der badischen Pachtbahnen nach dem Stande ultimo März 1889

im Grossherzogthum Baden	1247,22	km
auf schweizerischem Gebiet (bei Basel und zwischen Waldshut und Constanz)	41,16	„
in dem zu Preussen gehörigen Hohenzollern (in per Linie Radolfzell-Sigmaringen-Mengen und deren Zweigbahn Schwackenreuthe-Pfullendorf)	20,96	„
im Königreich Württemberg (in den Endstrecken bei Mergentheim, bei Jagstfeld, bei Mühlacker und bei Mengen) . . .	24,17	„
auf grossherzoglich hessischem Gebiet (mit Theilen der Odenwaldbahn bei Eberbach und Jagstfeld)	22,17	„
Summa	1355,68	km

In Ergänzung des auf Seite 18 über die orographischen Verhältnisse Gesagten ist hier zur näheren Erklärung über die Gestaltung des Eisenbahnnetzes noch anzuführen, dass nur der Westen des Grossherzogthums von Müllheim bis zur nördlichen Landesgrenze mit einem verhältnissmässig schmalen Streifen dem Tieflande (oberrheinische Tiefebene) angehört, während der ganze Süden und Osten bis wiederum zur nördlichen Landesgrenze durchweg Gebirgsland ist. Dasselbe erhebt sich im Süden aus dem schmalen Rheinthal in dem Schwarzwalde, welcher nördlich bis in die Höhe von Pforzheim reicht; hier schliesst sich das Kraichgauer Hügelland an, und an dieses wiederum jenseits des Neckarthales der Odenwald. Dieser ganze Gebirgszug fällt südlich und westlich zum Rhein bezw. zur Rheinebene steil ab, so dass für die von der badischen Hauptbahn gebirgswärts abzweigenden Eisenbahnlinien durchweg die Flussthäler benutzt werden mussten. Nach Osten dagegen verflacht sich der Gebirgszug allmählich, wobei sich im Südosten etwa in der Höhe von Schaffhausen der schwäbische Jura noch innerhalb Badens an denselben anlehnt, während weiter nördlich der Schwarzwald sowohl wie das Kraichgauer Hügelland, welches in seinem östlichen Theil mehr mit dem Namen „Neckarbergland“ bezeichnet wird, bis nach Württemberg hineinreichen; der Odenwald geht jenseits der Tauber zum bayerischen Steigerwald über. Aus der rheinischen Tiefebene erheben sich nördlich von Freiburg und Altbreisach die isolirten Gebirgsmassen des Kaiserstuhls.

Zur speciellen Beschreibung der einzelnen Linien theilen wir das badische Bahnnetz der geographischen Lage und der historischen Entwickelung entsprechend in drei Theile, die Hauptbahn Mannheim-Heidelberg-Karlsruhe-Basel-Constanz, die Odenwaldbahn von Heidelberg bis zur bayerischen Grenze gegen Würzburg und die Schwarzwaldbahn Offenburg-Singen.

A. Die Hauptbahn, 415 km lang, beginnt in Mannheim (auf dem rechten Rheinufer an der Mündung des Neckar gelegen), geht zunächst in süd-

*) Wir haben hier bei der Organisation die Wirkungskreise der einzelnen Dienststellen eingehend behandelt, um unsere Leser aus Nichtfachkreisen auch damit bekannt zu machen, bemerken aber von vornherein, dass wir bei den anderen Verwaltungen hiervon Abstand nehmen werden und dürfen, da diese, von geringen Abweichungen abgesehen, naturgemäss überall gleich sind.

östlicher Richtung auf dem linken Neckarufer über Friedrichsfeld bis Heidelberg, nimmt hier vorherrschend südwestliche Richtung an und führt in solcher am Fuss des Gebirges (Kraichgauer Hügelland und Schwarzwald) bezw. am Rande der Rheinebene mit vorerst beträchtlichem Abstande vom Strom über Bruchsal, Durlach, Karlsruhe, Ettlingen, Rastatt, Oos, Renchen, Appenweier, Offenburg, Dinglingen, Kenzingen, Riegel, Emmendingen, Denzlingen, Freiburg, Müllheim und Leopoldshöhe bis Basel. Hierbei beschreibt sie von Riegel aus einen linksseitigen Bogen, wird dann aber von Freiburg aus durch den Schwarzwald immer mehr an den Rhein herangedrängt und muss sich zwischen Istein und Efftingen seinen Weg in drei Tunneln durch den Isteiner Klotz erzwingen. Von Basel aus wendet sie sich dem Lauf des Stroms folgend nach Osten, ist bis Waldshut zwischen diesem und den südlichen Abhängen des Schwarzwaldes eingezwängt, durchbricht auf diesem Wege bei Laufenburg das Gebirge mittelst eines Tunnels, trennt sich hinter Waldshut vom Rhein, durchbricht abermals das Gebirge in einem Tunnel und tritt bei Schaffhausen auf kurze Strecke wieder an den Rhein heran. Von Radolfzell aus führt sie in südöstlicher Richtung am Ufer des Zeller- oder Untersees entlang, überschreitet den Rhein zwischen dem Boden- und dem Zellersee und endet direct hierauf in Constanz. Ausser den bereits genannten Stationen sind von Basel ab noch Wyhlen (Steinsalzlager), Säckingen, Oberlauchringen und Singen hervorzuheben. Ihrer Lage entsprechend hat die Bahn sämmtliche rechtsseitigen Nebenflüsse des Rheins vom Neckar aufwärts bis zum Bodensee zu überschreiten und zwar bei Durlach die Pfingst, bei Rastatt die Murg, bei Renchen die Rench, bei Offenburg die Kinzig, bei Kenzingen und Emmendingen dreimal die Elz, bei Freiburg die Dreisam (Nebenfluss der Elz), zwischen Leopoldshöhe und Basel die Wiese und bei Oberlauchringen die Wutach. Zu beiden Seiten von Basel und dann wieder zwischen Oberlauchringen und Singen führt die Bahn durch schweizerisches Gebiet.

Von Mannheim bis Basel ist die Bahn durchweg doppelgleisig, zwischen Basel und Constanz dagegen meist eingleisig, nur eine kurze Strecke vor Schaffhausen und die Theilstrecke Singen - Radolfzell haben wieder doppelte Gleise. Die Steigungsverhältnisse sind zwischen Mannheim und Müllheim günstig, indem hier die stärkste nur 1 : 210 beträgt, während zwischen Müllheim und Basel solche von 1 : 182, zwischen Waldshut und Schaffhausen von 1 : 120, zwischen Schaffhausen und Singen von 1 : 150 und zwischen Singen und Radolfzell solche von 1 : 50 vorkommen.

Bei Mannheim steht die Bahn rückwärts mittelst fester Rheinbrücke gegen Ludwigshafen mit dem pfälzischen Bahnnetz in Verbindung, und auf dem rechten Ufer mündet in den badischen Bahnhof direct die Linie der Hessischen Ludwigsbahn von Frankfurt a. M., Darmstadt und Worms. In Friedrichsfeld fällt die Main-Neckarbahn von Frankfurt a. M. und Darmstadt ein, führt aber ihre Züge bis bezw. von Mannheim und Heidelberg selbst durch. Auf der ganzen Linie von Heidelberg bis Basel fällt keine fremde Bahn direct auf die Hauptbahn ein, vielmehr werden hier die Anschlüsse erst durch die badischen Zweig- und Pachtbahnen vermittelt. In dem südlichen Theil Basel-Constanz sind fünf Anschlüsse an das schweizerische Bahnnetz vorhanden und zwar in Basel mittelst der Baseler Verbindungsbahn, in Waldshut mittelst fester Rheinbrücke; in Schaffhausen, Singen und Constanz aber schliessen die Schweizerlinien direct an. Ausserdem besteht von Constanz aus ein Anschluss mittelst Trajectschiffes an das bayerische Bahnnetz bei Lindau und an das österreichische (Vorarlberg) bei Bregenz.

An eigenen Zweig- sowie an Pachtbahnen strahlen folgende Linien von der Hauptbahn aus:

1. Die Rheinthalbahn Mannheim-Schwetzingen-Karlsruhe, 62 km lang, liegt in der Rheinebene zwischen dem Rhein und der Hauptbahn, hat bis Schwetzingen südöstliche und von da ab südliche Richtung. Bei Schwetzingen fällt die Zweigbahn der Main-Neckarbahn von Friedrichsfeld ein, ausserdem schneidet sie hier die Heidelberg-Speyerer Pachtbahn und bei Grabenneudorf bei gleichzeitiger Ueberschreitung der Pfingst die Zweigbahn Bruchsal-Rheinsheim. Sie mündet bei Karlsruhe in die Maxauer Pachtbahn. An der Rheinthalbahn liegt die grossartige Zuckerfabrik Waghäusel. Die Bahn ist eingleisig, liegt mit zwei Dritteln ihrer Länge in der Horizontale und hat eine stärkste Steigung von 1 : 300.

2. Die Heidelberg-Speyerer Pachtbahn, 22 km lang, führt von Heidelberg in südwestlicher Richtung, bei Schwetzingen die unter 1. behandelte Rheinthalbahn schneidend, unter Ueberschreitung des Kraichbaches bis an das rechte Rheinufer bei Altlussheim und steht mittelst Eisenbahnschiffbrücke mit dem pfälzischen Bahnnetz in Richtung auf Speyer in Verbindung. Sie ist eingleisig als Vollbahn gebaut, wird aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben; sie liegt in der oberrheinischen Tiefebene, hat trotzdem aber, allerdings nur auf eine kurze Strecke, Steigungen bis 1 : 117.

3. Die Zweigbahn Bruchsal-Rheinsheim, 22 km lang, hat nordwestliche Richtung, liegt in der oberrheinischen Tiefebene, schneidet bei Grabenneudorf die Rheinthalbahn und findet in der pfälzischen Bahn unter fester Ueberbrückung des Rheins Fortsetzung nach Germersheim. Sie ist doppelgleisig und hat eine stärkste Steigung von 1 : 289.

4. Die Zweigbahn Bruchsal-Bretten, 15 km lang, steigt in südöstlicher Richtung zum Kraichgauer Hügelland an; in Bretten schliesst sich die württembergische Staatsbahn nach Stuttgart an und andererseits die badische Zweigbahn von Durlach nach Eppingen. Sie ist doppelgleisig und hat auf allerdings nur kurze Strecke eine Steigung von 1 : 81

5. Die Zweigbahn (Durlach-) Grötzingen-Bretten-Eppingen, 41 km lang, steigt in nordöstlicher Richtung zum Kraichgauer Hügelland an, überschreitet bei Grötzingen die Pfingst, schneidet bei Bretten die unter 4. behandelte Linie und hat in Eppingen Anschluss an das württembergische Staatsbahnnetz nach Heilbronn. Bis Bretten ist sie eingleisig, von dort bis Eppingen aber doppelgleisig und hat Steigungen bis 1 : 83. Auf dieser Linie kommen vier kleine Tunnel in einer Gesammtlänge von 940 m vor.

6. Die Zweigbahn Durlach-Mühlacker, 39 km lang, führt zunächst in südöstlicher Richtung bis Pforzheim, durchbricht auf dieser Strecke in einem 1 km langen Tunnel das Gebirge und geht von Pforzheim ab in nordöstlicher Richtung im Thal der Enz bis Mühlacker (in Württemberg). In Pforzheim hat sie doppelten Anschluss an das württembergische Staatsbahnnetz, jedoch nur von lokaler Bedeutung, in Mühlacker dagegen an die württembergische Staatsbahnlinie nach Stuttgart. Sie ist durchweg doppelgleisig und hat grössere Steigungen nicht zu überwinden.

7. Die Karlsruhe-Maxauer Pachtbahn, 10 km lang, liegt in der oberrheinischen Tiefebene, hat nordwestliche Richtung und findet mittelst Eisenbahnschiffbrücke über den Rhein Anschluss an das pfälzische Bahnnetz. Sie ist eingleisig, indes liegt vom Karlsruher Hauptbahnhof bis zum Mühlburger Thor für die unter 1. behandelte Rheinthalbahn ein zweites Gleis. Die grösste Steigung beträgt 1 : 166.

8. Die Ettlinger Stadtbahn (Pachtbahn), 2 km lang, führt vom Staatsbahnhofe Ettlingen in östlicher Richtung nach der gleichnamigen Stadt und weiter nach dem Holzhof bei dieser. Sie ist bereits als Secundärbahn eingleisig gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben; sie liegt fast durchweg in Steigung bezw. Gefäll bis 1 : 83.

9. Die Pachtbahn Rastatt-Gernsbach (Murgthalbahn), 15 km lang, liegt mit der Anfangsstrecke noch in der oberrheinischen Tiefebene, steigt dann aber bei südöstlicher Richtung unter Benutzung des Murgthales im Verhältniss bis 1 : 193 zum Schwarzwald an. Sie ist als Vollbahn gebaut, wird aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. An dieser Linie liegt das berühmte Hüttenwerk Gaggenau.

10. Die Zweigbahn Oos-Baden/Baden, 4 km lang, steigt bei südöstlicher Richtung in einem Maximalverhältniss von 1 : 125 unter Benutzung des Oosthales zum Schwarzwald an; sie ist eingleisig hergestellt.

11. Die Zweigbahn Appenweier-Kehl, 14 km lang, hat westliche Richtung, liegt durchweg in der oberrheinischen Tiefebene und findet in der festen Rheinbrücke gegen Strassburg Anschluss an das elsass-lothringische Bahnnetz. Sie ist doppelgleisig und hat eine stärkste Steigung von 1 : 148.

12. Die Pachtbahn Appenweier-Oppenau (Renchthalbahn), 19 km lang, steigt in südöstlicher Richtung in einem Maximalverhältniss von 1 : 99 unter Benutzung des Renchthales zum Schwarzwald an. Sie ist eingleisig hergestellt.

13. Die Pachtbahn Dinglingen-Lahr (Lahrer Eisenbahn), 3 km lang; sie hat östliche Richtung, liegt auf den Abhängen des Schwarzwaldes, doch kommen, da sie das Schutterthal benutzt, nur Steigungen bis 1 : 276 vor. Sie ist als Vollbahn eingleisig gebaut, wird jedoch secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

14. Die Zweigbahn Denzlingen-Waldkirch (Elzthalbahn), 7 km lang, steigt in nordöstlicher Richtung unter Ueberschreitung der Elz mit einem Maximum von 1 : 106 zum Schwarzwald auf. Sie ist als Vollbahn eingleisig hergestellt, wird aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

15. Die Zweigbahn Freiburg-Altbreisach, 23 km lang, hat zuerst nordwestliche, von Hugstetten ab aber vorherrschend westliche Richtung, überschreitet die Dreisam und berührt in Steigungen bis 1 : 85 die südlichen Abhänge des hier in der Rheinebene aufsteigenden Kaiserstuhls. Mittelst fester Rheinbrücke hat sie Anschluss an das elsass-lothringische Bahnnetz gegen Colmar. Die Bahn ist eingleisig hergestellt, der Unterbau der Brücke aber bereits auf zwei Gleise berechnet.

16. Die Zweigbahn Freiburg-Neustadt (Höllenthalbahn), 35 km lang. Sie hat südöstliche Richtung, liegt durchweg auf dem Schwarzwalde, benutzt aber in der Anfangsstrecke das Thal der Dreisam und in der Endstrecke das Thal der Gutach; der mittlere Theil dagegen ist durchaus Gebirgsbahn und wegen der bedeutenden Steigung bis 1 : 18 auf 6,52 km als Zahnstangen- bezw. als Zahnradbahn hergestellt. Aber selbst die Adhäsionsstrecke hat Steigungen bis 1 : 40. Dem gebirgigen Charakter entsprechend waren bedeutende Bauwerke erforderlich, so ausser 346 Brücken und Durchlässen der mächtige 222 m lange und 37 m hohe Ravenna-Viaduct bei Hirschsprung sowie sieben Tunnel in einer Gesammtlänge von 886 m. Die Bahn ist als normalspurige Secundärbahn eingleisig hergestellt. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt auf der Adhäsionsstrecke 2,4 und auf der Zahnradstrecke 6 Minuten pro 1 km.

17. Die Zweigbahn Müllheim-Mitte Rhein, 5 km lang, hat westliche Richtung, liegt horizontal, ist eingleisig hergestellt und hat in fester Rheinbrücke Anschluss an das elsass-lothringische Bahnnetz gegen Mülhausen. Der Unterbau der Brücke ist für zwei Gleise hergerichtet.

18. Leopoldshöhe-Mitte Rhein, 2 km lang, hat südwestliche Richtung, liegt horizontal und hat gleichfalls in fester Rheinbrücke Anschluss an das elsass-lothringische Bahnnetz bei St. Ludwig. Die Bahn ist eingleisig, der Unterbau der Brücke aber ebenfalls für zwei Gleise eingerichtet.

19. Die Wiesenthalbahn Basel-Schopfheim und Schopfheim-Zell, zusammen 27 km lang, bis Schopfheim bereits Eigenthum des Staats, von da ab gegenwärtig (1889) noch Pachtbahn, doch liegen die Verhandlungen wegen Ankaufs auch dieser dem Landtage 1889/90 zur Genehmigung vor. Dieselbe zweigt beim Grenzacher Horn von der Hauptbahn ab, liegt mit der Anfangsstrecke auf Schweizer Gebiet und benutzt durchweg das Thal der Wiese, welchem entsprechend sie eine mehrfach wechselnde, im Ganzen aber nordöstliche Richtung hat. Sie liegt auf dem Schwarzwalde fast durchweg in Steigungen bezw. Gefäll mit einem Maximum bis 1 : 104 und ist eingleisig hergestellt.

20. Die Zweigbahn Waldshut-Mitte Rhein, 2 km lang, hat südöstliche Richtung und vermittelt den Anschluss an das schweizerische Bahnnetz auf Zürich. Sie ist eingleisig hergestellt und liegt in der Horizontale. Den Fahrdienst besorgt die Schweizerische Nordostbahn.

21. Die Zweigbahn Oberlauchringen-Weizen, 20 km lang, liegt auf dem Schwarzwalde, benutzt bei nordöstlicher Richtung durchweg das Thal der Wutach, ist eingleisig als Vollbahn gebaut, wird aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Sie liegt fast durchweg in Steigungen bezw. Gefäll mit einem Maximum von 1 : 100.

22. Die Zweigbahn Radolfzell-Mengen und Sigmaringen, 66 km lang, führt bei nordöstlicher Hauptrichtung über Stockach und Schwackenreuthe, entsendet hier östlich eine 16 km lange Zweigbahn nach Pfullendorf, führt weiter über Messkirch und gabelt sich in Krauchenwies (in Hohenzollern) in die Endstrecken nach Sigmaringen (in Hohenzollern) und nach Mengen (in Württemberg). Die Zweigbahn nach Pfullendorf führt ebenfalls durch hohenzollernsches Gebiet, die Endstrecke aber liegt wieder in Baden. Alle drei Linien liegen auf den südlichen Abhängen des Schwäbischen Jura, sind als Vollbahnen gebaut, werden aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Drei Viertheile der Bahnen liegen in Steigungen bezw. Gefäll und hierunter fast 9 km zwischen Radolfzell und Schwackenreuthe in einer Steigung von 1 : 60; auf der Abgabelung nach Sigmaringen beträgt die Maximalneigung 1 : 80 und auf der Zweigbahn nach Pfullendorf 1 : 104

B. Die **Odenwaldbahn** Heidelberg-Würzburg, von der badisch-bayerischen Grenze bei Kirchheim an in bayerischem Besitz, aber in pachtweisem Betriebe der badischen Staatsbahnverwaltung, im Ganzen 159 km lang. Sie liegt zum weitaus grössten Theile von Heidelberg bis an die Tauber bei Lauda auf dem Odenwalde und dem Kraichgauer Hügelland, jenseits der Tauber aber auf dem Steigerwalde. Die jetzt als Hauptlinie benutzte Strecke geht in Heidelberg östlich von der unter A. behandelten badischen Hauptbahn aus, ist zunächst mittelst eines langen Tunnels durch den Heidelberger Schlossberg durchgeführt und benutzt bis Neckarelz das Thal des Neckar. Zunächst bleibt sie auf dem linken Ufer, überschreitet hinter Neckargemünd den Fluss, tritt hierbei auf grossherzoglich hessisches Gebiet, verlässt bei Eberbach dieses und, dem Lauf des

Neckar folgend, ihre bisherige nordöstliche Richtung und führt nun in scharf südöstlicher Richtung bis Neckarelz. Hier verlässt sie den Neckar, geht in vorherrschend nordöstlicher Richtung über Mosbach, Seckach und Osterburken nach Lauda, überschreitet hier die Tauber, tritt kurz vor Kirchheim auf bayerisches Gebiet und mündet in den Eisenbahnknotenpunkt Würzburg. Die Bahn hat zahlreiche Tunnel, so allein auf der Theilstrecke Neckargemünd-Eberbach-Neckarelz sechs in einer Gesammtlänge von 3047 m, dann wieder mehrere zwischen Seckach und Osterburken, bei Boxberg vor Lauda wieder einen solchen, und dann innerhalb des Steigerwaldes einen bei Zimmern. Die Theilstrecken Heidelberg-Neckargemünd und Osterburken-Würzburg sind doppelgleisig, die dazwischen liegende Strecke Neckargemünd-Osterburken aber nur eingleisig. Soweit die Bahn das Neckarthal benutzt, sind die Steigungsverhältnisse günstig, gestalten sich aber von Neckarelz ab um so ungünstiger, indem zwischen dort und Seckach Steigungen bezw. Gefäll bis 1 : 67, von Seckach bis Lauda bis 1 : 66 und von da bis Würzburg solche bis 1 : 70 vorkommen.

Von fremden Bahnlinien fällt in die Odenwaldbahn auf Station Eberbach die Hessische Ludwigsbahn von Hanau her ein, in Osterburken die württembergische Staatsbahn von Stuttgart und Heilbronn, und in Würzburg nimmt sie die Linien aus dem nordöstlichen Deutschland, Sachsen, Thüringen und dem nördlichen Bayern auf.

An eigenen Zweigbahnen gehen von der Odenwaldbahn folgende Linien ab:

1. Neckargemünd-Meckesheim-Neckarelz (die ursprüngliche mittlere Theilstrecke der Odenwaldbahn), 44 km lang, hat bis Meckesheim südliche und von da bis zu ihrer Einmündung in die Odenwaldbahn bei Neckarelz östliche Richtung. Auf der Endstrecke zwischen Asbach und Neckarelz durchbricht sie das Gebirge in drei Tunneln und überschreitet den Neckar. Sie ist bis Meckesheim wegen der hier nach Jagstfeld abgehenden Linie doppelgleisig, von da an bis Neckarelz aber eingleisig. In beiden Theilen kommen Strecken mit Steigung bezw. Gefäll bis 1 : 71 vor.

2. Meckesheim-Jagstfeld, 36 km lang, hat zuerst südliche, dann östliche Richtung, entsendet bei Rappenau eine 2 km lange Güterzweigbahn nach der gleichnamigen Staatssaline, führt hierauf durch eine hessische Enclave mit dem Salzwerk Ludwigshall, tritt dann auf württembergisches Gebiet, überschreitet den Neckar und findet in dem Eisenbahnknotenpunkt Jagstfeld Anschluss an die württembergischen Staatsbahnen nach Heilbronn und Stuttgart. Sie ist eingleisig und hat Steigungen bezw. Gefäll bis 1 : 83.

3. Neckarelz-Jagstfeld, 18 km lang, benutzt bei südöstlicher Richtung das Neckarthal auf dem rechten Ufer des Flusses, so dass sich die Steigungsverhältnisse günstig gestalten und als Maximum nur solche von 1 : 300 vorkommen, dagegen musste bei Böttingen ein Bergvorsprung mittelst eines 765 m langen Tunnels durchbrochen werden. Ungefähr auf der Hälfte ihrer Länge tritt die Bahn auf württembergisches Gebiet, überschreitet die Jagst und findet in Jagstfeld Anschluss an die württembergische Staatsbahn nach Heilbronn und Stuttgart. Sie hat nur ein Gleis.

4. Seckach-Walldürn, 20 km lang, hat nordöstliche Richtung. Sie ist durchaus Gebirgsbahn und liegt wiederholt in Steigungen bezw. Gefäll von 1 : 50. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

5. Königshofen-Mergentheim, 8 km lang, hat südöstliche Richtung und benutzt das Tauberthal auf der linken Seite des Flusses. Sie tritt ungefähr auf

der Hälfte der Linie auf württembergisches Gebiet und findet in Mergentheim Anschluss an die württembergische Staatsbahn nach Ulm. Sie ist eingleisig hergestellt und hat günstige Steigungsverhältnisse.

6. Lauda-Wertheim, 33 km lang, führt in nordwestlicher Richtung im Tauberthal über Tauberbischofsheim mit zweimaligem Uferwechsel und durch zwei Tunnel bis an die bayerische Grenze Mitte Main hinter Wertheim und findet Fortsetzung in der bayerischen Staatsbahnstrecke nach Lohr. Von Wertheim ab steht sie in pachtweisem Betriebe der bayerischen Staatsbahn. Sie ist eingleisig hergestellt; die grösste Steigung beträgt 1 : 200.

Die sämmtlichen Zweigbahnen der Odenwaldbahn liegen ebenso wie diese selbst theils auf dem Odenwald, theils auf dem Kraichgauer Hügelland.

C. Die Schwarzwaldbahn Offenburg-Singen, 149 km lang, geht von der Station Offenburg der unter A. behandelten Hauptbahn aus und führt in südöstlicher Hauptrichtung unter Benutzung der Thäler der Kinzig, der Gutach, der Brigach, der Donau und der Aach über Hausach, Villingen, Marbach (Abstossstation der Staatssaline Dürrheim), Donaueschingen, Immendingen und Engen nach Singen (Station der Hauptbahn zwischen Waldshut und Constanz). Bei der Breite des Kinzigthales ist die erste innerhalb dieses gelegene Theilstrecke der Bahn bis Hausach Thalbahn ohne besondere Terrainschwierigkeiten, und es brauchte der Fluss auch nur einmal bei Steinach überbrückt zu werden. Um so weniger bot aber das Gutachthal Raum für die Bahn, der dem Gebirgsterrain durch zahlreiche Brücken, Viaducte, Felsbrüche und Tunnel abgezwungen werden musste. Auf der 20 km langen Strecke von Niederwasser bis St. Georgen sind allein 37 Tunnel vorhanden, darunter zwei grosse Kehrtunnel (der Niederwasser und der Triberger) sowie der etwa 1700 m lange Sommerauer Tunnel. Bei Donaueschingen tritt sie an die Donau heran, begleitet dieselbe unter mehrfachem Uferwechsel bis Immendingen und wendet sich darauf in südlicher Richtung ihrem Endpunkte Singen zu. Auf der mittleren Strecke im Gutachthale kommen Steigungen bezw. Gefäll bis 1 : 50 vor. Die Theilstrecke Hausach-Villingen also gerade der gebirgige Theil, ist bereits zweigleisig hergestellt, im Uebrigen aber ist die Bahn vorläufig noch eingleisig.

In Villingen und Immendingen fallen nördlich von Stuttgart und Pforzheim her württembergische Staatsbahnlinien ein, und in Hausach geht östlich eine eigene Zweigbahn über Wolfach nach Schiltach ab. Dieselbe benutzt das nunmehr enge Kinzigthal unter mehrfachem Uferwechsel, ist eingleisig hergestellt, 14 km lang und findet in Schiltach Anschluss an die württembergische Staatsbahn gegen Freudenstadt und weiter nach Stuttgart.

Nach vorstehender Abhandlung ergeben sich für die badischen Bahnen im Ganzen 33 Anschlusspunkte an die Linien anderer Bahnverwaltungen und zwar: An die Main-Neckarbahn 3 Anschlüsse: in Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen; an die Hessische Ludwigsbahn 2 Anschlüsse: in Mannheim und Eberbach; an die bayerischen Staatsbahnen 2 Anschlüsse: auf der Grenze bei Wertheim gegen Lohr und hinter Lauda gegen Würzburg; an die württembergischen Staatsbahnen 13 Anschlüsse: in Mergentheim, Osterburken, Jagstfeld, Eppingen, Bretten, Mühlacker, Pforzheim, Schiltach, Villingen, Immendingen, Sigmaringen, Mengen und Pfullendorf; an die Schweizerische Nordostbahn 4 Anschlüsse: in Constanz, Singen, Schaffhausen und Mitte Rheinbrücke bei Waldshut; an die Schweizerische Centralbahn 1 Anschluss: in Basel; an die Reichsbahnen von Elsass-Lothringen 4 Anschlüsse: in den Rheinbrücken bei Leopoldshöhe Müllheim, Altbreisach und Kehl; an die Vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen

4 Anschlüsse: in den Rheinbrücken bei Maxau, Speyer und Mannheim sowie auf der Grenze bei Rheinsheim gegen Germersheim. Ausserdem wird noch die Ueberführung von Güterwagen von Constanz aus nach Lindau bezw. Bregenz mittelst Trajectschifffahrt auf dem Bodensee bewirkt und hierdurch indirecter Anschluss an das bayerische und österreichische Bahnnetz bewerkstelligt. Aus der Zahl und der Bedeutung eines grossen Theils dieser Anschlüsse als bedeutender Eisenbahnknotenpunkte erhellt die Wichtigkeit des Durchgangsverkehrs für das badische Bahnnetz. Für den Personenverkehr sind 54 und für den Güterverkehr 123 Durchgangsrouten vorhanden. Für den Personenverkehr sind die wichtigsten Mitte Rhein bei Mannheim-Bahnhof Mannheim und Friedrichsfeld für den Verkehr zwischen der bayerischen Pfalz und Frankfurt a. M.; Mitte Rhein bei Mannheim-Bruchsal-Bretten zwischen der bayerischen Pfalz und den nördlichen Ländern links des Rheins mit Württemberg; Heidelberg-Bruchsal-Bretten und Heidelberg-Jagstfeld für den Verkehr zwischen dem nordwestlichen Deutschland und Frankfurt a. M. mit Stuttgart, Ulm, Friedrichshafen und weiter mit München und Wien; Heidelberg-Kehl für den Verkehr zwischen dem nordwestlichen Deutschland und Frankfurt a. M. mit Strassburg; Heidelberg-Basel für den Verkehr zwischen dem nordwestlichen Deutschland und Frankfurt a. M. mit der Schweiz und Italien; Eberbach-Jagstfeld für den Verkehr zwischen dem nordwestlichen Deutschland über Hanau mit Heilbronn und Stuttgart; Rheinsheim-Bruchsal-Bretten für den Verkehr zwischen der bayerischen Pfalz und Stuttgart; Kehl-Karlsruhe-Pforzheim-Mühlacker für den Verkehr Paris-Stuttgart-München-Wien und weiter nach dem Orient; Immendingen-Singen-Schaffhausen für den Verkehr zwischen Stuttgart mit der Schweiz und Italien.

Für den Güterverkehr sind die wichtigsten: Mitte Rhein bei Mannheim-Bahnhof Mannheim und Friedrichsfeld für den Verkehr zwischen der bayerischen Pfalz und Frankfurt a. M.; Mitte Rhein bei Mannheim-Jagstfeld für den Verkehr zwischen der bayerischen Pfalz und dem Saarkohlenrevier mit Württemberg; Mannheim (Bahnhof) und Heidelberg nach Jagstfeld sowie Mannheim (Bahnhof) und Heidelberg nach Bruchsal-Bretten für den Verkehr zwischen dem nordwestlichen Deutschland mit Württemberg und dem südlichen Bayern; Schwetzingen-Grabenneudorf-Karlsruhe-Basel für den Verkehr zwischen dem nordwestlichen Deutschland mit der Schweiz und Italien; Heidelberg-Durlach-Pforzheim für den Verkehr zwischen dem nordwestlichen Deutschland mit dem westlichen Württemberg; Heidelberg-Karlsruhe-Basel für den Verkehr zwischen dem nordwestlichen Deutschland nach der Schweiz und Italien; Eberbach-Jagstfeld für den Verkehr aus dem nordwestlichen Deutschland über Hanau nach Heilbronn und Stuttgart; Würzburg-Osterburken für den Verkehr zwischen dem nordöstlichen Deutschland und dem nördlichen Bayern nach Württemberg; Rheinsheim-Bruchsal-Bretten und Maxau-Karlsruhe-Pforzheim-Mühlacker für den Verkehr zwischen der bayerischen Pfalz und dem Saarkohlenrevier mit Württemberg; Kehl-Karlsruhe-Mühlacker für den Verkehr zwischen Elsass-Lothringen und Frankreich mit Württemberg und dem südlichen Bayern; Kehl-Offenburg-Singen und Constanz für den Verkehr zwischen Elsass-Lothringen und Frankreich mit der östlichen Schweiz und indirect durch die Bodensee-Trajectschifffahrt mit dem südlichen Theil von Bayern und Oesterreich; Leopoldshöhe-Basel-Waldshut für den Verkehr zwischen Elsass-Lothringen und der östlichen Schweiz.

Königlich Bayerische Staatseisenbahnen.

Dieselben verdanken ihre Entstehung der Allerhöchsteigenen Entschliessung Sr. Majestät des Königs Ludwig I. Ausgang des Jahres 1840. Wie bereits bei der Geschichte der Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth) auf Seite 191 angegeben, hatte dieser von jeher seine ganz besondere Aufmerksamkeit der Verbesserung der Verkehrsstrassen in seinen Landen zugewendet und dementsprechend in dem ersten Stadium des Eisenbahnwesens auch das Entstehen zahlreicher Privatbahngesellschaften begünstigt. Als sich nun herausstellte, dass diejenige Gesellschaft, welche sich zur Erbauung des bayerischen Theils einer der alten Handelsstrasse Leipzig-Nürnberg entsprechenden Eisenbahn gebildet hatte, das Project in der ursprünglich beabsichtigten und genehmigten Weise nicht durchführen konnte oder wollte, entschied sich der König kurz entschlossen zur Ausführung dieser von ihm Höchstselbst als für die Verkehrsinteressen des Landes durchaus erforderlich erachteten Linie auf Staatskosten. Unterm 14. Januar 1841 erfolgte der Abschluss der Staatsverträge mit dem Königreich Sachsen und dem Herzogthum Sachsen-Altenburg, welche den Weiterbau von der bayerischen Grenze bis Leipzig sicherten. Da nun auch die beiden Gesellschaften, welche sich zur Erbauung der Linien Nürnberg-Augsburg und Augsburg-Lindau gebildet hatten, nicht über die vorbereitenden Schritte hinauskamen, fasste der König die Ausführung der ganzen Linie von der sächsisch-bayerischen Grenze bis Lindau auf Staatskosten ins Auge, setzte unterm 1. Juli 1841 eine „königliche Eisenbahnbau-Commission zu Nürnberg“ unter dem Ministerium des Innern ein und übertrug dieser zunächst die Ausführung der Bahn von der sächsischen Grenze bis Augsburg. Die vorbereitenden Arbeiten waren aus disponiblen Mitteln des Staatshaushalts bestritten und auch der Bau auf der Strecke Nürnberg-Bamberg am 25. Juli 1842 mit solchen in Angriff genommen worden, wie man überhaupt daran dachte, die Eisenbahnbauten zunächst aus den jeweiligen Ueberschüssen des Staatsbudgets, über welche der Verfassung nach die Regierung bedingungsweise freie Verfügung hatte, zu bestreiten. Indes stellte sich bald heraus, dass dies doch nicht möglich sei, um so mehr, als der König sich endgültig entschloss, die ganze Linie bis Lindau am Bodensee auf Staatskosten auszuführen, da auch die Augsburg-Lindauer-Gesellschaft die erforderlichen Mittel zum Bau nicht aufbringen konnte, Nürnberg-Augsburg-Lindau aber gleichfalls schon von Alters her eine wichtige Handelsstrasse nach der Schweiz und mittelst der

Pässe über den grossen St. Bernhard, über den Splügen und über den St. Gotthard nach Italien gebildet hatte und Bayern durch das württembergische Eisenbahnproject nach Friedrichshafen Gefahr lief, aus diesem ihm bisher zugefallenen Durchgangsverkehr verdrängt zu werden. Deshalb stellte die Regierung zunächst für jedes Jahr der laufenden Finanzperiode eine feste Forderung in das Budget ein, wodurch die Angelegenheit vor das Forum der Kammern kam, und Anfang 1843 legte sie denselben ausserdem einen Gesetzentwurf über die Aufnahme eines Staatsanlehens zur Deckung der Kosten des Eisenbahnbaues von der sächsisch-bayerischen Landesgrenze bei Hof nach Lindau vor. So entstand das erste Gesetz über den Staatsbahnbau in Bayern vom 25. August 1843, durch welches der Bau der ganzen vorgedachten Linie gesetzlich angeordnet, hierzu die noch disponiblen Mittel aus den verflossenen Finanzperioden, die vorgedachte Jahresquote der Periode 1843/44 und ein Staatsanlehen bewilligt, die Errichtung einer besonderen Kasse, welche alle auf die Verzinsung und Rückzahlung sämmtlicher Eisenbahnanlehen bezüglichen Geschäfte zu besorgen haben sollte, vorgesehen und endlich die Regierung ermächtigt wurde, diejenigen Strassen, welche die Verbindung entlegener Bezirke unter sich und mit den Eisenbahnen zu fördern geeignet seien, auf Staatskosten auszuführen.

Nachdem auf diese Weise die Herstellung der Linie Hof-Nürnberg-Augsburg-Lindau als Staatsbahn gesichert war, musste der Regierung darum zu thun sein, die bereits bestehende Bahn von Augsburg nach der Landeshauptstadt München gleichfalls in eigener Hand zu haben. Diese war nämlich als einziges der vielen nach Eröffnung der Nürnberg-Fürther Bahn entstandenen Privatbahnprojecte von der eigenen Gesellschaft glücklich durchgeführt und 1839/40 eröffnet worden. Die Regierung erwarb deshalb diese 61,85 km lange Linie laut Vertrag vom 11. August per 1. Oktober 1844 käuflich zu Eigenthum und zahlte hierbei je nach Wahl der Actionäre die St.-Actien à 500 Gulden zum Nennwerthe baar aus, oder tauschte sie in $3\frac{1}{2}$ procentige Staatsobligationen gleichen Nennwerthes um, gewährte aber ausserdem eine baare Zuzahlung von $33\frac{1}{3}$ Gulden pro Actie und übernahm die Anleihen der Gesellschaft als Selbstschuldner, so dass sich für die Regierung der Kaufpreis im Ganzen auf 4 400 000 Gulden stellte.

Inzwischen war die Theilstrecke Nürnberg-Bamberg am 25. August 1844, als am Geburts- und Namenstage Sr. Majestät des Königs, eröffnet und eingeweiht worden, der regelmässige Betrieb wurde aber gleichfalls erst zum 1. Oktober desselben Jahres eingeführt.

Der Eisenbahnbetrieb, welcher sich zunächst also auf die beiden voneinander getrennten Linien Nürnberg-Bamberg und München-Augsburg erstreckte, wurde vorerst durch die Nürnberger Eisenbahnbau-Commission mit wahrgenommen, aber schon laut Allerhöchster Verordnung vom 7. April 1845 per 15. desselben Monats für Verwaltung und Betrieb der eröffneten Strecken eine besondere Behörde in München eingesetzt, während der Eisenbahnneubau der von der Betriebsbehörde zunächst völlig getrennten Eisenbahnbau-Commission unterstellt blieb.

Die Eröffnung der Theilstrecke Bamberg-Hof-Grenze erfolgte nach und nach bis zum 20. November 1848 und damit die Fertigstellung der ganzen 202,04 km langen nördlichen Theilstrecke Nürnberg-Hof-sächsische Grenze.

Direct nach Erlass des Gesetzes von 1843 war aber auch mit dem Bau der mittleren Strecke Augsburg-Nürnberg von Augsburg aus begonnen worden, und hier hatte die erste Theilstrecke Augsburg-Donauwörth (rechtes Donauufer) am 20. November 1844 eröffnet werden können, während die ganze 171 km lange Linie von Nürnberg bis Augsburg erst 1849 fertiggestellt ward. Auf dem südlichen Theil Augsburg-Lindau endlich war im Jahre 1845 von Augsburg aus der Bau in Angriff genommen und die Theilstrecke Augsburg-Kaufbeuren 1847 dem Betriebe übergeben worden, während die Reststrecke erst von 1852 ab nach und nach derartig zur Eröffnung kam, dass die hier in Rede stehende Linie Augsburg-Lindau in ihrer ganzen Länge von 191,78 km am 12. Oktober 1853 in Betrieb war. — Damit war das ganze erste Staatsbahnbaugesetz vom 25. August 1843 erfüllt, die mit dem Namen „Ludwigs-Süd-Nordbahn“ belegte 564,80 km lange Linie von der sächsisch-bayerischen Landesgrenze bei Hof bis Lindau am Bodensee in Betrieb und in dieser eine ununterbrochene, der alten wichtigen Handelsstrasse von Leipzig her über Nürnberg und Augsburg gegen die Schweiz und Italien entsprechende Schienenverbindung geschaffen, durch den Anschluss in Augsburg aber auch die Landeshauptstadt mit dieser Linie in Verbindung gesetzt. Im März 1848, nachdem sich also der Schwerpunkt des Baues nach Süden gezogen hatte, war die Eisenbahnbau-Commission von Nürnberg nach München verlegt worden, wurde aber im August 1860 aufgelöst und hierauf laut Allerhöchster Verordnung vom 17. Oktober 1861 auch die obere Leitung der Neubauten definitiv der für Verwaltung und Betrieb der Eisenbahnen eingesetzten Behörde mit übertragen.

Schon im Jahre 1844, nachdem noch in der Landtagssession von 1843 die Stände den König gebeten hatten, für die weitere

Ausbildung des vaterländischen Bahnnetzes namentlich in der Richtung von Osten nach Westen die erforderlichen Einleitungen zu treffen, hatte Allerhöchstderselbe sich dafür entschlossen, auch die hier vornehmlich in Frage kommende Linie von Bamberg bis an die Landesgrenze gegen Frankfurt a. M. auf Staatskosten auszuführen, da hierdurch nicht allein den lokalen Interessen des nordwestlichen Theils vom Königreich, sondern auch der Verbindung des ganzen Landes mit der wichtigen Handelsstadt Frankfurt a. M. Rechnung getragen und eine Verbindung zwischen der grossen bayerischen Eisenbahn und der bereits in Bau befindlichen Linie Frankfurt a. M.-Basel erreicht wurde. Im Jahre 1846 erfolgte das hierauf bezügliche Gesetz, worauf die Bahn in Bauangriff genommen und die 205,72 km lange mit dem Namen „Ludwigs-Westbahn“ belegte Linie von Bamberg über Schweinfurt, Würzburg, Gemünden und Aschaffenburg streckenweise von 1852 bis 1854 dem Betriebe übergeben wurde. Mit demselben Gesetz war auch noch der Bau der Strecke Lichtenfels-Grenze gegen Coburg als Endstrecke der seitens der betreffenden thüringischen Staaten in Aussicht genommenen Werrabahn Eisenach-Lichtenfels auf Kosten Bayerns angeordnet worden, indes verzögerte sich die Ausführung der Werrabahn, weshalb natürlich auch die bayerische Endstrecke zunächst nicht gebaut wurde, sondern erst später gleichzeitig mit der ganzen Werrabahn zur Ausführung und in einer Länge von 8,06 km 1859 zur Eröffnung kam. In den bisher aufgeführten Linien war der nach den damaligen Verhältnissen erforderlich erscheinenden Verbindung mit den nördlich an Bayern grenzenden Staaten Rechnung getragen; nachdem nun aber die württembergische Staatsbahn von Stuttgart her bereits bis in die Nähe von Ulm vorgetrieben war, beschloss die bayerische Regierung, einen Anschluss auch an diese herzustellen, zu welchem Zweck nach Abschluss der erforderlichen Staatsverträge laut Gesetz von 1851 die Linie von Augsburg westlich bis zur bayerischen Grenze (Mitte Donaubrücke) zwischen dem bayerischen Neuulm und dem württembergischen Ulm gebaut und bei einer Gesammtlänge von 83,59 km streckenweise 1853/54 dem Verkehr übergeben wurde. Dieselbe erhielt nach Sr. Majestät, dem inzwischen zur Regierung gekommenen König Maximilian II., den Namen Maximiliansbahn.

Der wichtige Anschluss mit Oesterreich (Tirol), aus welchem sich später durch Eröffnung der österreichischen Brennerbahn auch der mit Italien ergab, wurde in der 105,48 km langen, 1852 zur Ausführung befohlenen und streckenweise von 1854 bis 1858 er-

öffneten Linie München-Holzkirchen-Rosenheim-österreichische Grenze hinter Kiefersfelden gegen Kufstein erreicht, aus dieser auf Grund des Gesetzes von 1856 von Rosenheim östlich bis zur österreichischen Grenze hinter Salzburghofen gegen Salzburg gebaut und in dieser 1860 eröffneten, 82,76 km langen Linie die Verbindung mit Salzburg, Linz und mit Wien hergestellt. Das Jahr 1861 brachte wiederum noch Gesetze über den Bau von zwei Linien zum Anschluss an die Bahnnetze der Nachbarstaaten, und zwar gegen Württemberg in der Linie Nördlingen-Grenze in Richtung auf Stuttgart und gegen Baden in der Linie Würzburg-Grenze in Richtung auf Heidelberg (Odenwaldbahn). Die erstere wurde 3,75 km lang 1863 eröffnet und die letztere 24,48 km lang 1866 dem Verkehr übergeben.

Da man in der ersten Zeit der Eisenbahnära nicht entfernt an diejenige Entfaltung des grossen Verkehrs gedacht hatte, wie sie in Wirklichkeit eingetreten ist, so hatte man wie überall so auch in Bayern selbst bei denjenigen Linien, welche in der besonderen Absicht zur Verbindung mit den Nachbarstaaten hergestellt wurden, doch vor Allem auch darauf gesehen, mittelst dieser Linien gleichzeitig möglichst viele der grösseren Städte in das Schienennetz zu ziehen. Auf diese Weise waren die bedeutenden Umwege entstanden, welche uns bei der ursprünglichen Ludwigs-Süd-Nordbahn und bei der Ludwigs-Westbahn auffallen. Dabei hatte man in Bayern, wie wir bislang gesehen haben, ganz vornehmlich sich dem Bau der Eisenbahnlinien nach den Grenzen gewidmet; nachdem nun aber die wichtigsten Verbindungen mit den Nachbarstaaten bereits hergestellt oder wenigstens zur Ausführung befohlen waren, wandte man sich dem Ausbau des Schienennetzes im Innern des Landes zu, um die bisherigen Umwege abzukürzen und die noch abseits der Bahnen liegenden grösseren bezw. wichtigeren Städte in das Schienennetz zu ziehen. So entstanden auf Grund des Gesetzes von 1861 die Linie Würzburg-Ansbach, 88,84 km lang, 1864 eröffnet und die directe Linie Nürnberg-Würzburg, 102,13 km lang, 1862/65 eröffnet, sowie zufolge des Gesetzes von 1863 München-Ingolstadt-Treuchtlingen und von da in Gabel nach Pleinfeld und nach Gunzenhausen, zusammen 178,44 km lang, 1867/70 dem Verkehr übergeben. Dasselbe Gesetz ordnete aber auch wieder den Bau von zwei Linien behufs Verbindung mit den benachbarten Staaten an, und zwar von München östlich über Mühldorf bis an die österreichische Grenze hinter Simbach gegen Linz und Wien, 124,51 km lang, 1871 eröffnet, sowie von Lindau bis an die österreichische Grenze (Vorarlberg) gegen Bregenz,

gleichzeitig zum Anschluss an die Schweiz, 5,94 km lang, 1872 eröffnet. Ausserdem wurde mit diesem Gesetz aber auch noch eine Zweigbahn von Freilassing (vor Salzburg) nach dem als fiscalisches Salzbergwerk und Badeort gleich wichtigen Reichenhall genehmigt und 14,51 km lang 1866 eröffnet, während nach dem wichtigsten Badeort im nördlichen Bayern, Kissingen, 1867 eine Bahn von Schweinfurt (Station der Ludwigs-Westbahn) zur Ausführung befohlen und 23,13 km lang 1871 eröffnet wurde. Eine wichtige Abkürzungslinie wiederum gelangte auf Grund des Gesetzes von 1868 in der 64,70 km langen Bahn München-Grafing-Rosenheim zur Ausführung und 1871 zur Eröffnung.

Während so die Regierung die Anlage der grossen Bahnen und später die der erforderlich erscheinenden Abkürzungsstrecken mit Ausnahme solcher in dem Bereich der 1856 concessionirten „Bayerischen Ostbahnen" (Oberpfalz und Niederbayern) sich in hohem Masse hatte angelegen sein lassen, hatte sie die Ausführung von Bahnen mit mehr lokalem Interesse an die Privatinteressenten genehmigt. Diese Linien, welche also den Eigenthumsverhältnissen nach Privatbahnen sind, nahm aber der Staat von vornherein sämmtlich in Verwaltung und Betrieb, indem er seinerseits für die Bahneigenthümer die vertragsmässige Verzinsung und Amortisation des aufgewendeten Anlagecapitals übernahm, so dass schon mit Eröffnung der einzelnen Linien die allmähliche Erwerbung derselben für den Staat nicht nur angebahnt, sondern auch begonnen wurde. Sie werden allgemein mit dem Namen „Pachtbahnen" belegt, und es sind deren im Ganzen 8 Bahnen entstanden:

	Jahr der Concessionsertheilung	Länge	Eröffnungsjahr	Beendigung der Amortisation bezw. Heimfall an den Staat:
Pasing-Starnberg	1849	20,45 km	1854	1909
Neuenmarkt-Bayreuth . . .	1852	20,95 „	1853	1899
Ansbach-Gunzenhausen . .	1856	27,70 „	1859	1912
Holzkirchen-Miesbach . . .	1860	17,21 „	1861	1914
Hochstadt-Stockheim . . .	1860/62	24,92 . „	1861/63	1918
Neuulm-Memmingen-Kempten (Illerbahn)	1861	85,13 „	1862/63	1916
Oberkotzau-Eger	1863	54,48 „	1865	1922
Starnberg-Tutzing mit Gabel nach Penzberg und nach Peissenberg	1863	54,66 „	1866	1917

Wenn diese Bahnen auch nicht wirkliche Staatsbahnen sind, so mussten dieselben doch in dieser Form hier Aufnahme finden, weil sich spätere staatsseitige Eisenbahnbauten aus dem Vorhandensein und dem staatsseitigen Betriebe dieser Pachtbahnen erst erklären. Speciell sind sie als Privatbahnen jedoch noch im vierten Theil des Werkes und die Illerbahn, als bereits definitiv verstaatlicht, schon im zweiten Theil auf Seite 355 behandelt. Es wurden zunächst seitens des Staats laut Gesetz vom 16. Mai 1868 die Miesbacher Pachtbahn von Miesbach mit Eröffnung in 1869 um 7,35 km nach Schliersee und die Tutzinger Pachtbahn von Unterpeissenberg nach dem fiscalischen Kohlenwerk bei Sulz mit Eröffnung in 1875 um 2,72 km auf Staatskosten verlängert und dabei der neuen Endstation der Letzteren der Name Peissenberg beigelegt.

Haben wir bereits oben gesehen, wie der Staat Anfang der 60er Jahre damit begann, in das vorhandene Schienennetz Abkürzungslinien hineinzubauen, so war dies gewissermassen ein Vorläufer gründlichster Prüfung der für den Eisenbahnbau bisher beobachteten Grundzüge, und hieraus entstand das für die weitere Ausbildung des Staatseisenbahnnetzes grundlegende Gesetz vom 29. April 1869, welches diejenigen Linien benennt, die zur Vervollständigung des bayerischen Staatsbahnnetzes noch als erforderlich erachtet wurden und nach und nach im Verhältniss zu den Finanzkräften des Staats zur Ausführung kommen sollten. Es sind dies:

1. Regensburg-Ingolstadt-Donauwörth-Neuoffingen (Station der Maximiliansbahn), bereits mit demselben Gesetz definitiv zur Ausführung befohlen, 170,69 km lang 1874 77 und hierzu die Zweigbahn Saal-Kelheim-Donauufer 5,35 km lang 1875 eröffnet.

2. Rosenheim-Mühldorf, gleichfalls mit dem Gesetz von 1869 definitiv zur Ausführung befohlen und 61,63 km lang 1876 eröffnet.

3. München-Buchloe-Memmingen-Grenze gegen Württemberg, hiervon München-Memmingen, 114,12 km lang, mit dem Gesetz von 1869 bereits definitiv zur Ausführung befohlen und 1872/74 eröffnet, Memmingen-württembergische Grenze dagegen erst auf Grund des Staatsvertrages mit Württemberg von 1884 ausgeführt, im Herbst 1889 eröffnet und deshalb in der Gesammtaufrechnung noch nicht mit enthalten.

4. Peissenberg-Biessenhofen, bis 1890 noch nicht definitiv zur Ausführung befohlen.

5. Weilheim-Murnau-Partenkirchen-Landesgrenze gegen Tirol; hiervon Weilheim-Murnau 1876 definitiv zur Ausführung befohlen und 21,38 km lang 1879 als Vizinalbahn eröffnet; Murnau-Parten-

kirchen dagegen als Privatbahn seitens der Münchener Lokalbahn-Actiengesellschaft gebaut, 1889 eröffnet und von dieser selbst betrieben.

6. Biessenhofen-Füssen-Landesgrenze gegen Tirol; hiervon Biessenhofen-Oberdorf 1874 definitiv zur Ausführung befohlen, 6,51 km lang als Vizinalbahn gebaut und 1876 eröffnet; dagegen Oberdorf-Füssen gleichfalls seitens der M. L.-Actiengesellschaft gebaut, 1889 eröffnet und von dieser selbst betrieben.

7. Augsburg-Ingolstadt, in der Linie Hochzoll (bei Augsburg)-Ingolstadt bereits mit dem Gesetz von 1869 definitiv zur Ausführung befohlen und 61,84 km lang 1875 eröffnet.

8. Landshut-Ingolstadt, bis 1890 noch nicht definitiv zum Bau befohlen.

9. Mühldorf-Vilshofen, nur bedingungsweise in das Gesetz eingestellt und erledigt durch die seitens der „Bayerischen Ostbahngesellschaft“ gebaute, aber erst Ende 1875, also nach Verstaatlichung von deren Unternehmen eröffnete Linie Mühldorf-Pilsting-Plattling.

10. Donauwörth-Treuchtlingen, bis 1890 noch nicht definitiv zum Bau befohlen.

11. Nürnberg-Ansbach-Grenze gegen Württemberg bei Crailsheim, bereits mit dem Gesetz von 1869 definitiv zur Ausführung befohlen und 80,04 km lang 1875 eröffnet.

12. Nürnberg-Schnabelwaid-Bayreuth, bereits mit dem Gesetz von 1869 definitiv zur Ausführung befohlen und in einer Länge von 93,12 km 1877 eröffnet.

13. Ebenhausen (Oerlenbach)-Neustadt a. d. S.-Grenze gegen Meiningen, bereits mit dem Gesetz von 1869 definitiv zur Ausführung befohlen und 43,99 km lang 1874 eröffnet.

14. Gemünden-Burgsinn-preussische Grenze gegen Elm, bereits mit dem Gesetz von 1869 definitiv zur Ausführung befohlen und 21,91 km lang 1872 eröffnet.

15. Aschaffenburg-Miltenberg, bereits mit dem Gesetz von 1869 definitiv zur Ausführung befohlen und 36,50 km lang 1876 eröffnet.

16. Schweinfurt-Gemünden über Weigolshausen und Wernfeld, 1874 definitiv zur Ausführung befohlen und 51,19 km lang 1879 eröffnet.

17. Verbindungsbahn zwischen der Nürnberg-Würzburger und Nürnberg-Ansbacher Linie, bis 1890 noch nicht definitiv zum Bau befohlen, jedoch könnte die weiter unten zu behandelnde Bahn Neustadt a. d. Aisch-Windsheim als Anfang hierzu gelten.

18. Verbindungsbahn zwischen den Linien München-Buchloe und Augsburg-Buchloe, mit Gesetz von 1874 definitiv zur Ausführung befohlen und in der 22,55 km langen Linie Bobingen-Kaufering 1877 eröffnet, nachdem auf Grund des Gesetzes von 1869 selbst die 4,84 km lange Strecke von Kaufering südlich nach der Stadt Landsberg bereits 1872 dem Verkehr übergeben worden war.

19. Fichtelgebirgsbahn, in der Linie Schnabelwaid-Kirchenlaibach-Marktredwitz-Oberkotzau und Marktredwitz-Eger 1874 definitiv zur Ausführung befohlen, zusammen 112,43 km lang; diese, sowie die 5,44 km lange Verbindungsbahn zwischen der unter 12. genannten Linie mit den Strecken der ehemaligen Ostbahnen von Hersbruck nach Pommelsbrunn in den Jahren 1877/83 eröffnet.

20. Fortsetzung der Hochstadt-Stockheimer Pachtbahn nach Norden in der Linie Stockheim-Ludwigstadt-meiningische Grenze gegen Probstzella, 1880 definitiv zur Ausführung befohlen, deren Anschluss an die preussischen Staatsbahnen im Staatsvertrage von 1882 vereinbart, und 29,33 km lang 1885 eröffnet.

21. Wassertrüdingen-Dinkelsbühl, an deren Stelle Nördlingen-Dinkelsbühl zur Ausführung kam und 30,33 km lang 1876 eröffnet worden ist.

22. Bayerische Waldbahn in der Linie Plattling-Eisenstein, von der ehemaligen Ostbahngesellschaft begonnen, aber erst nach Uebergang von deren Linien in das Eigenthum des Staats seitens des Letzteren vollendet.

Die in dem vorstehenden Gesetz vorgesehenen Bahnen waren sämmtlich unter Geltung der bis dahin in Deutschland überhaupt nur bestehenden und für Bayern speciell in den Fundamentalbestimmungen vom 28. September 1836 für sämmtliche Eisenbahnstatuten zum Ausdruck gekommenen Bestimmungen über den Bau von Hauptbahnen gedacht, indes wurde durch den Artikel 2 des Gesetzes vom 29. April 1869 für Bayern die Einführung von „Vizinalbahnen" vorgesehen, als welche Bahnverbindungen von nur lokaler Bedeutung gedacht wurden. Sie sind betreffs Baues und Betriebes ein Mittelding zwischen den Haupt- bezw. Vollbahnen und den heutigen Secundärbahnen. Derartige Linien sollten aber nur dann seitens des Staats zur Ausführung kommen, wenn die Kosten für den Grunderwerb und für die Erdarbeiten seitens der Privatinteressenten bestritten wurden, so dass also der Staatskasse nur die Kunstbauten, die Hochbauten, der Oberbau sowie die Beschaffung der Betriebsmittel, Inventarien u. s. w. zur Last fielen. Dagegen wurde den die Kosten für Grunderwerb und für die Erd-

arbeiten tragenden Interessenten bedingungsweiser Antheil an den Einnahmen aus den einzelnen Linien zuerkannt, worüber die speciellen Bestimmungen bereits auf Seite 32 detaillirt angegeben sind, weshalb wir auf dort verweisen.

Auf Grund dieses allgemeinen Gesetzes sind seitens des bayerischen Staats folgende 14 Linien als Vizinalbahnen gebaut worden und werden noch jetzt unter dieser Bezeichnung geführt:

	Linie			
1.	Siegelsdorf-Langenzenn	laut Ges. von 1869 :	5,58 km lang,	1872 eröffnet
2.	Georgensgmünd-Spalt	„ „ „ 1870 :	6,93 „ „	1872 „
3.	Schwaben-Erding	„ „ „ 1869 :	13,62 „ „	1872 „
4.	Steinach-Rothenburg a. d. T.	„ „ „ 1870 :	11,07 „ „	1873 „
5.	Immenstadt-Sonthofen	„ „ „ 1870 :	8,34 „ „	1873 „
6.	Holzkirchen-Tölz	„ „ „ 1871 :	21,43 „ „	1874 „
7.	Sinzing-Alling	„ „ „ 1874 :	4,16 „ „	1875 „
8.	Dombühl-Feuchtwangen	„ „ „ 1874 :	11,10 „ „	1876 „
9.	Biessenhofen-Oberdorf	„ „ „ 1874 :	6,51 „ „	1876 „
10.	Neustadt a. d. Aisch-Windsheim	„ „ „ 1874 :	15,32 „ „	1876 „
11.	Prien-Aschau	„ „ „ 1876 :	9,62 „ „	1878 „
12.	Senden-Weissenhorn	„ „ „ 1876 :	9,58 „ „	1878 „
13.	Feucht-Altdorf	„ „ „ 1876 :	11,70 „ „	1878 „
14.	Weilheim-Murnau	„ „ „ 1876 :	21,86 „ „	1879 „

Später, unterm 28. April 1882, wurde, wobei wir chronologisch vorgreifen, ein neues Vizinalbahngesetz erlassen und auf Grund dieses der bedingte Anspruch der Privatinteressenten an der Einnahme der einzelnen Vizinalbahnen mit Ausnahme der Linie Immenstadt-Sonthofen abgelöst, sowie bestimmt, dass für den Bau von neuen Lokalbahnen hinfort im Allgemeinen nur noch die kostenlose Hergabe des Terrains seitens der Interessenten Bedingung sein, der Aufwand für den ganzen Bau u. s. w. aber der Staatskasse zur Last fallen, andererseits aber die Privatinteressenten keinen Anspruch mehr auf Theilnahme an den Einnahmen haben sollten.

Mit den im Gesetz von 1869 vorgesehenen und bis auf wenige, minder wichtige Linien im Lauf der Zeit auch ausgeführten Bahnen hat die königliche Regierung den noch erforderlich erschienenen Anforderungen des Durchgangs- und des wichtigeren Binnenverkehrs innerhalb des Bereichs ihrer damaligen Staatsbahnen Genüge gethan. Ausserdem erwarb sie aber zur Beseitigung der die Staatsbahnen und die Ostbahnen schädigenden gegenseitigen Concurrenz zufolge Antrags aus Kreisen der Landesvertretung auf Grund des Gesetzes vom 15. April und des Vertrages mit der Ostbahngesellschaft vom 10. Mai 1875 mit Rechnung vom 1. Januar per 10. Mai desselben Jahres die Bayerischen Ostbahnen käuflich, und hiermit fielen ihr folgende, die Regierungsbezirke bezw. Kreise Oberpfalz und Niederbayern beherrschende Linien zu: Nürnberg-

Neumarkt - Regensburg - Plattling - Passau - österreichische Grenze, München-Landshut-Regensburg-Schwandorf-Weiden-Wiesau-Eger mit Zweig von Weiden nach Bayreuth, Nürnberg-Neukirchen-Schwandorf-Furth i. W.-österreichische Grenze, die Zweigbahnen Neufahrn-Geiselhöring-Sünching und Straubing zwischen den Strecken München-Regensburg und Regensburg-Passau und die als Vizinalbahn gebaute Strecke Wiesau-Tirschenreuth, zusammen 769 km in Betrieb stehende Linien einschliesslich der Verbindungsgleise von den Bahnhöfen in Regensburg und in Passau nach den Donauladestellen; ferner die im Bau befindlichen Zweigbahnen Neukirchen-Weiden und Mühldorf-Landau-Plattling-Eisenstein, welche $51,_{50}$ km bezw. $162,_{44}$ km lang aber erst unter Staatsverwaltung Ende 1875 bezw. 1877 eröffnet worden sind. Die an die Ostbahn concessionirte Strecke Landau-Landshut wurde überhaupt erst vom Staat in Bauangriff genommen und $45,_{27}$ km lang 1880 eröffnet. In dem Kaufvertrage zwischen der Regierung und der Ostbahngesellschaft war auch die Erwerbung der im Betrieb der Ostbahnen stehenden, einer besonderen Actiengesellschaft gehörigen kurzen Linie Plattling-Deggendorf mit einbegriffen, doch ist dieselbe theils abgetragen worden, theils in obiger Neubaustrecke Mühldorf-Eisenstein mit eingerechnet.

Hiermit waren mit Ausnahme der Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth, welcher ihre fernere Selbstständigkeit bereits 1865 gewährleistet worden war, die aber auch nur als Lokalbahn zu erachten ist, die sämmtlichen Eisenbahnen innerhalb des Hauptcomplexes des Königreichs in Verwaltung und Betrieb der Staatsbahnverwaltung und bis auf die oben aufgeführten Pachtbahnen auch in vollem Eigenthum des Staats. Von den Letzteren ist per 12. April 1876 die Illerbahn, wie bereits erwähnt, in das volle Eigenthum des Staats übergegangen, während die anderen nach wie vor gegen Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitals vom Staat verwaltet und betrieben und durch die Amortisation allmählich für diesen erworben werden.

In das bisherige Ostbahnnetz hat die Regierung auf Grund des Gesetzes von 1880 noch zwei Vollbahnen eingefügt und zwar die $17,_{83}$ km lange, 1882 eröffnete Strecke Wiesau-Marktredwitz als noch fehlendes Stück einer directen Linie Hof-Weiden-Regensburg-München und ferner die $38,_{87}$ km lange, 1883 eröffnete Linie Landshut a. d. Isar-Neumarkt a. d. Rott.

Zu noch grösserer Erleichterung der 1869 für die Vizinalbahnen aufgestellten Normen betreffs Baues und Betriebes erliess die königliche Regierung in Anlehnung an die 1878 vom Bundes-

rath erlassene Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung unterm 5. März 1882 die „Bahnordnung für bayerische Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“, indes sind betreffs des Baues die darin enthaltenen Bestimmungen schon vorher bei einigen Linien in Anwendung gekommen, nachdem der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen 1873 die Grundzüge für Secundärbahnen seinerseits bereits aufgestellt hatte. Nach diesen erleichternden Bestimmungen sind folgende Linien als Secundärbahnen gebaut:

Auf Grund des Gesetzes von 1874:

Holenbrunn (Station zwischen Hof und Marktredwitz)-Wunsiedel, 3,65 km lang, 1877 eröffnet,

Miltenberg (südlich von Aschaffenburg)-Amorbach, 8,81 km lang, 1880 eröffnet, und

Neumarkt a. d. Rott (im Gebiet der ehemaligen Ostbahnen)-Pocking, 63,15 km lang, 1879 eröffnet.

Auf Grund des Gesetzes von 1878:

Lohr (zwischen Gemünden und Aschaffenburg)-badische Grenze bei Wertheim, 35,50 km lang, 1881 eröffnet.

Auf Grund des Gesetzes von 1880:

Gemünden-Hammelburg, 27,81 km lang, 1884 eröffnet, und

Dinkelsbühl-Feuchtwangen (Beides Endstationen bereits bestehender Zweigbahnen von Dombühl bezw. Nördlingen), 12,69 km lang, 1881 eröffnet.

Auf Grund des Gesetzes von 1884:

Hof-Marxgrün/Steben, 22,97 km lang, 1887 eröffnet,

Neustadt a. d. Waldnaab (zwischen Wiesau und Weiden)-Vohenstrauss, 25,22 km lang, 1886 eröffnet,

Münchberg (zwischen Hof und Lichtenfels)-Helmbrechts, 9,68 km lang, 1887 eröffnet,

Erlangen (nördlich von Nürnberg)-Gräfenberg, 28,21 km lang, 1886 eröffnet,

Roth (zwischen Nürnberg und Treuchtlingen)-Greding, 39,22 km lang, 1888 eröffnet,

Bahnhof Eichstätt (zwischen Treuchtlingen und Ingolstadt)-Stadt Eichstätt, *die einzige schmalspurige Staatsbahnstrecke Bayerns* mit 1 Meter-Spurweite, 5,17 km lang, 1885 eröffnet,

Feucht (zwischen Nürnberg und Regensburg)-Wendelstein, 5,30 km lang, 1886 eröffnet,

Neumarkt i. d. Oberpfalz (zwischen Feucht und Regensburg)-Greisslbach-Beilngries mit Zweig von Greisslbach nach Freystadt, zusammen 36,82 km lang, 1888 eröffnet,

Pocking-Passau, 34,91 km lang, 1888 eröffnet,

Uebersee (zwischen Rosenheim und Salzburg)-Marquardtstein, 8,03 km lang, 1885 eröffnet,

Landsberg (südlich von Augsburg)-Schongau, 28,71 km lang, 1886 eröffnet, und

Neustadt a. d. Saale (zwischen Schweinfurt und Meiningen)-Bischofsheim, 18,87 km lang, 1885 eröffnet.

Auf Grund des Gesetzes von 1885:

Reichenhall (im äussersten Südosten Bayerns)-Berchtesgaden, 18,81 km lang, 1888 eröffnet.

Die nach Erlass des neuen Vizinalbahngesetzes von 1882 hergestellten Secundärbahnen, also die vorstehenden auf Grund der Gesetze von 1884 und 1885 ausgeführten Strecken, sind finanziell unter Geltung des gedachten Vizinalbahngesetzes gebaut und mit der Bezeichnung „Lokalbahnen“ belegt.

Die bis Ende 1888 zur Eröffnung gelangten, im vollen Eigenthum des Staates stehenden Eisenbahnen haben hiernach eine Gesammtlänge von 4483,79 km, wobei die 5,17 km lange Eichstätter Schmalspurbahn mit einbegriffen ist, und die in Verwaltung und Betrieb des Staates stehenden, durch Amortisation der Anlagecapitalien in allmählichem Erwerb begriffenen bayerischen Privatpachtbahnen eine solche von 220,37 km.

Im Bau befanden sich ult. 1888 ausser der inzwischen eröffneten Strecke Memmingen-Grenze folgende Linien:

Als Vollbahn: Von Hergatz (Station der Strecke Lindau-Kempten) nördlich an die württembergische Grenze gegen Wangen auf Grund des Staatsvertrages mit Württemberg von 1884, Betriebseröffnung für 1890 in Aussicht genommen.

Als Lokalbahnen: Von Zwiesel (Station zwischen Eisenstein und Deggendorf) südöstlich nach Grafenau auf Grund des Gesetzes von 1884, Betriebseröffnung für 1890 in Aussicht genommen;

von Passau mit fester Brücke über die Donau nördlich nach Freyung auf Grund des Gesetzes von 1886, Betriebseröffnung für 1891/92 in Aussicht genommen.

Ferner sind auf Grund des Neubaugesetzes aus der jüngsten Finanzperiode 1888/89, datirt vom 30. April 1888, folgende Linien als Lokalbahnen zur Ausführung befohlen:

Von Traunstein (zwischen Rosenheim und Salzburg) nordwestlich nach Trostberg,

von Freilassing (zwischen Traunstein und Salzburg) nördlich nach Laufen,

von Cham (zwischen Schwandorf und Furth i. W.) südöstlich nach Kötzting,

von Neusorg (zwischen Kirchenlaibach und Marktredwitz) nördlich nach Fichtelberg,

von Forchheim (zwischen Bamberg und Nürnberg) nordöstlich nach Ebermannstadt,

von Forchheim westlich nach Höchstadt a. d. Aisch,

von Neustadt a. d. Saale oder von Heustreu (Beides Stationen zwischen Schweinfurt und Meiningen) südöstlich nach Königshofen,

von Jossa (zwischen Gemünden und Elm) nordöstlich nach Brückenau,

von Kitzingen (zwischen Würzburg und Nürnberg) nordöstlich nach Gerolzhofen,

von Hassfurt (zwischen Bamberg und Schweinfurt) nördlich nach Hofheim, und

von Günzburg (zwischen Ulm und Neuoffingen) südlich nach Krumbach, doch war ult. 1888 noch keine von diesen Linien bis zum Bauangriff gediehen.

Das staatsseitig aufgewendete Anlagecapital für Herstellung bezw. Erwerb der im vollen Eigenthum des Staates stehenden Eisenbahnen betrug ult. 1888 einschliesslich der Zinsen für die Eisenbahnanleihen während der Bauzeit mit 56 869 196 Mk., einschliesslich der Coursverluste mit 19 205 544 Mk. sowie der Mehrausgabe im Betrage von 29 857 143 Mk. beim Kauf der Ostbahnen über deren eigentliches Anlagecapital, aber abzüglich der bei den Vizinal- und Lokalbahnen seitens der Interessenten geleisteten Aufwendungen von 2 598 289 Mk. und des seitens des Reichs zu den auf Veranlassung desselben hergestellten Doppelgleisen gewährten Zuschusses von 2 923 500 Mk., im Ganzen 1 050 148 021 Mk. und das der bayerischen Privatpachtbahnen mit zusammen 220,37 km excl. der bereits gänzlich übernommenen Illerbahn 28 028 571 Mk., die kilometrische Belastung aber bei den eigentlichen Staatsbahnen gegenüber der Eigenthumslänge von 4483,79 km 234 209 Mk., einschliesslich der Privatpachtbahnen jedoch nur 229 197 Mk. Wir haben diese Zahlen so detaillirt gegeben, weil die königliche Generaldirection in ihren eigenen Berichten eine um rund 100 000 000 Mk. geringere Summe als Anlagecapital bringt, indem sie nur die wirklichen Baukosten, nicht aber die Bauzinsen, die Coursverluste u. s. w. in Ansatz stellt, die aber in einem Sammelwerk wie dieses wegen des Vergleichs mit den anderen Bahnen nicht ausser Ansatz bleiben dürfen.

Was die Gestaltung und Entwickelung der Verkehrsverhältnisse der bayerischen Staatsbahnen anbelangt, ist zu beachten, dass bis zur Erwerbung der bayerischen Ostbahnen

im Jahr 1875 das Verkehrsgebiet jener sich über die Kreise bezw. Regierungsbezirke Oberbayern, Schwaben, Mittelfranken, Oberfranken und Unterfranken erstreckte, die Oberpfalz und Niederbayern dagegen im Bereich der bayerischen Ostbahnen lagen, während seit 1875 der ganze bayerische Hauptcomplex von den bayerischen Staatsbahnen beherrscht wird. Hierbei ist die Concurrenz nur gering. Die weiter oben aufgeführten bayerischen Privatpachtbahnen sind nach dieser Richtung hin den Pachtverträgen gemäss den eigenen Staatsbahnlinien gleichbedeutend, von den wenigen anderen Privatbahnen bilden Schaftlach-Gmund und die der Münchener Lokalbahn-Actiengesellschaft gehörigen Linien directe Zufuhrstrassen für die Staatsbahnen, und die Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth fällt trotz ihres bedeutenden Verkehrs bei ihrer geringen Ausdehnung dem grossen Verkehr gegenüber doch nicht in die Wagschale. Und die Schifffahrt ist nicht bedeutend; wohl bilden die Donau auch schon hier in ihrem oberen Lauf und der Main imposante Wasserstrassen, indes nimmt auf dem Letzteren die Schifffahrt immer mehr ab, und auf der Donau wird diese durch das felsige Bett und die in Folge der unzähligen Krümmungen widrigen Windverhältnisse sehr beeinträchtigt, hierdurch aber auch der Verkehr auf dem Ludwigscanal bedingt; und von den Nebenflüssen ist nur der Inn (von Innsbruck aus) wirklich schiffbar; die anderen selbst grösseren Flüsse sind ihres starken Gefälls wegen im Allgemeinen nur für die Flösserei geeignet, bilden aber bei der Hauptrichtung der Holzausfuhr nach Württemberg und nach Sachsen erklärlich auch keine durchgreifende Concurrenz.

Die eigene Bedeutung des Verkehrsgebiets erhellt aus den bereits auf Seite 25 gemachten Angaben; zur schärferen Trennung der durch die Erwerbung der Ostbahnen in der Geschichte der bayerischen Staatsbahnen gebildeten zwei Perioden wollen wir indes jene allgemeinen Angaben so weit, als erforderlich ist, um die Grundzüge für den grossen Verkehr zu gewinnen, nach den einzelnen Kreisen bezw. Regierungsbezirken getrennt noch wie folgt vervollständigen: Oberbayern hat Eisenerzgruben, Hochöfen für Eisen- und Stahlfabrikation, das einzige Salzbergwerk des Königreichs bei Berchtesgaden, Salinen, Kohlenbergwerke, deren Erzeugnisse hier ein Mittelding zwischen Stein- und Braunkohle bilden, Quarzmühlen und Glashütten, zahlreiche Eisengiessereien und viele Torfgräbereien; Schwaben hat namhafte grosse Eisengiessereien und zahlreiche bedeutende Torfgräbereien; Mittelfranken hat die bedeutendsten Eisengiessereien vom Hauptcomplex des Königreichs sowie zahlreiche kleinere Hochöfen für Eisen- und Stahlfabrikation; Ober-

franken hat Eisenerzgruben, Steinkohlengruben (bei Stockheim), Quarzmühlen und Glashütten sowie Eisengiessereien; Unterfranken hat eine Eisenerzgrube, Hochöfen und die Saline Kissingen; Niederbayern hat zahlreiche Graphitgruben, die bedeutendsten Quarzmühlen und Glashütten des Landes, Schwefel- und Magnetkiesgruben sowie bei Bodenmais ein Hüttenwerk für die Gewinnung von Eisenvitriol und Polirroth, mit welch letzterem Artikel es fast alle Glasschleifereien Deutschlands versorgt; die Oberpfalz hat die zahlreichsten und grössten Eisenerzgruben des Landes, bedeutende Hochöfen, viele Eisengiessereien sowie zahlreiche kleinere Quarzmühlen und Glashütten.

Ausserdem giebt es im ganzen Lande zahlreiche Steinbrüche, Lehm- und Thongruben sowie Ziegeleien. Die Waldungen mit einem jährlichen Bruttoertrag von etwa 60 Millionen Mark sind mit einem Drittel der Gesammtoberfläche des Landes über alle Regierungsbezirke vertheilt; einen höheren Procentsatz nehmen hierbei Unterfranken und die Oberpfalz und einen geringeren Schwaben ein. Die Viehzucht ist ganz besonders in Niederbayern und in der Oberpfalz entwickelt, und betreffs des Ackerbaues bildet das Erstere, wie schon an anderer Stelle gesagt, die Kornkammer des Königreichs. Für den Personenverkehr sind die Naturschönheiten des Landes, besonders im Süden, und die Bedeutung Münchens als hervorragender Sitz von Kunst und Wissenschaft von hoher Wichtigkeit.

Ausser dem auf diese eigenen Verhältnisse des Landes basirten Verkehr dienen die bayerischen Staatsbahnen nach der gegenwärtigen Gestaltung des Bahnnetzes dem grossen Durchgangsverkehr zwischen dem nordöstlichen Deutschland einerseits und Tirol, der Schweiz sowie Italien andererseits, zwischen Oesterreich und Frankfurt a. M., den Rheinlanden, Belgien, Holland sowie England, zwischen Oesterreich sowie dem ganzen Orient einerseits und Württemberg, Baden, Elsass-Lothringen und Frankreich andererseits.

Wie wir bei Abhandlung des Baues gesehen haben, deckt sich die Eigenthumsgrenze der bayerischen Staatsbahnen gegenüber den Bahnnetzen der Nachbarländer fast durchweg mit der politischen Landesgrenze, und es sind deshalb die Grenzstrecken von bezw. bis zu der nächsten grösseren Station an die Bahnverwaltungen der Nachbarstaaten verpachtet bezw. von diesen gepachtet. Dementsprechend sind, bei der nordöstlichen Landesgrenze beginnend, verpachtet die Strecken: Von Hof bis zur sächsischen Grenze gegen Leipzig 13,04 km an die königlich sächsische Staatsbahnverwaltung; von Lichtenfels bis zur Grenze gegen Coburg 8,06 km an die Werra-

bahn-Gesellschaft; von Gemünden bis zur preussischen Grenze bei Jossa gegen Elm 21,91 km an die preussische Staatsbahnverwaltung (Eisenbahndirection Frankfurt a. M.); von Aschaffenburg bis zur preussischen Grenze bei Kahl gegen Hanau 16,36 km an die Hessische Ludwigsbahngesellschaft; von Würzburg bis zur badischen Grenze bei Kirchheim in Richtung gegen Lauda 24,48 km an die badische Staatsbahnverwaltung; von Nördlingen bis zur württembergischen Grenze in Richtung auf Stuttgart 3,75 km an die württembergische Staatsbahnverwaltung; von Lindau bis zur österreichischen Grenze gegen Bregenz 5,94 km, von Simbach bis an die österreichische Grenze (Mitte der Innbrücke) gegen Linz 1,23 km, und von Passau bis an die österreichische Grenze (Mitte der Innbrücke) 1,60 km an die österreichische Staatsbahnverwaltung sowie von Furth im Walde bis zur österreichischen Grenze gegen Pilsen 6,71 km an die böhmische Westbahngesellschaft. Andererseits sind seitens der bayerischen Staatsbahnverwaltung gepachtet die Strecken: Von der bayerisch-meiningischen Grenze bei Ludwigstadt bis Probstzella 1,59 km von der preussischen Staatsbahnverwaltung (Eisenbahndirection Erfurt); die im Besitz des meiningischen Staats stehende Lokalbahn Ludwigstadt - Lehesten 7,60 km lang; von der Grenze bei Mellrichstadt bis Meiningen 20,24 km gleichfalls von dem Herzogthum Meiningen; von der Grenze bis Wertheim 1,64 km von der badischen Staatsbahnverwaltung; von der Grenze bis Crailsheim 10,33 km und von der Grenze (Mitte der Donaubrücke) bis Ulm 0,90 km von der württembergischen Staatsbahnverwaltung; von der Grenze bei Kiefersfelden bis Kufstein 2,34 km von der österreichischen Südbahngesellschaft; von der Grenze bei Salzburghofen bis Salzburg 5,60 km von der österreichischen Staatsbahnverwaltung. Mit bezw. nach Eröffnung der bayerischen Neubaugrenzstrecken an die württembergischen Staatsbahnen von Memmingen gegen Leutkirch und von Hergatz gegen Wangen sollen indes auf sämmtlichen Grenzstrecken zwischen Bayern und Württemberg die bisherigen Pachtverhältnisse fortfallen, jeder Staat Unterhaltung und Bewachung dieser innerhalb seines Gebiets selbst übernehmen und der Fahrdienst nach dem Princip der Naturalausgleichung geleistet werden, wobei dieser zunächst auf den Strecken bis Ulm und bis Crailsheim seitens Bayerns, auf allen übrigen in Rede stehenden Grenzstrecken aber seitens Württembergs besorgt werden soll. Bei den vorstehend nicht angeführten Grenzstrecken kommt ein Pachtverhältniss überhaupt nicht in Frage, indem die Endstrecken der bayerischen Staatsbahnen bei Eger bis zu dieser Station bayerisches Eigenthum

sind und bayerischerseits betrieben werden, die Linie der Hessischen Ludwigsbahn von Darmstadt nach Aschaffenburg auch innerhalb bayerischen Gebiets genannter Gesellschaft zu Eigenthum gehört und in deren Betrieb steht, und bei Eisenstein endlich auf der Grenze selbst ein Bahnhof mit Betriebswechsel errichtet ist. Hiernach stellte sich die Betriebslänge der bayerischen Staatsbahnen ult. 1888 auf 4651,32 km gegenüber der Eigenthumslänge von 4483,79 km.

Der regelmässige Betrieb begann am 1. Oktober 1844 auf der staatsseitig gebauten Theilstrecke Nürnberg-Bamberg und auf der seitens des Staats käuflich erworbenen München-Augsburger Eisenbahn. Das Geschäftsjahr wurde zunächst auf die Zeit vom 1. Oktober des laufenden bis zum letzten September des folgenden Jahres festgesetzt, mit dem 1. Januar 1868 aber das Kalenderjahr als solches angenommen und unverändert beibehalten. Im Jahre 1853 war die ganze Ludwigs-Südnordbahn von der sächsischen Grenze bei Hof bis Lindau am Bodensee in Betrieb und hiermit der erste Anschluss an das norddeutsche Bahnnetz und ein indirecter mittelst der Bodensee-Dampfschifffahrt an die Bodensee-Uferstaaten erreicht. Durch Vollendung der Ludwigs-Westbahn Bamberg-Aschaffenburg-Grenze gegen Hanau in 1854 wurde die Verbindung mit dem wichtigen Frankfurt a. M. und dem nordwestlichen Deutschland sowie durch Vermittelung der Main-Neckarbahn und der pfälzischen Bahnen weiter bis nach Frankreich hinein hergestellt, und durch Eröffnung der Maximiliansbahn Augsburg-Ulm in demselben Jahre die Verbindung mit dem württembergischen und dem badischen Bahnnetz erreicht. Im Jahre 1858 trat in der Linie München-Rosenheim-Grenze gegen Kufstein die Verbindung mit Tirol und 1860 in der Linie Rosenheim-Grenze gegen Salzburg die Verbindung östlich mit Oesterreich bis nach Wien hinzu, nachdem 1859 durch die Werrabahn Lichtenfels-Eisenach noch eine neue Verbindung mit dem nördlichen Deutschland gewonnen war. So waren die bayerischen Staatsbahnen nach allen Himmelsrichtungen hin in den grossen Verkehr eingefügt. Durch die Eröffnung der bayerischen Ostbahnlinien von 1859 ab erwuchsen den bayerischen Staatsbahnen Zufuhrwege aus den heimländischen reichen Kreisen Niederbayern und Oberpfalz, andererseits aber auch gewichtige Concurrenzen besonders in dem Verkehr mit Oesterreich, bis jene 1875 käuflich in das Eigenthum des Staats übergingen, von welcher Zeit ab die bayerischen Staatsbahnen den ganzen Hauptländercomplex des Königreichs concurrenzlos beherrschen. Hierbei sind folgende Linien von besonderer Wichtigkeit: München-Regensburg-Weiden-

Hof; München-Ingolstadt-Trenchtlingen-Nürnberg-Bamberg-Hof bezw. Probstzella und Trenchtlingen - Würzburg - Aschaffenburg; Lindau-Augsburg - Nördlingen - Nürnberg - Hof bezw. Probstzella; München-Rosenheim-Kufstein und Salzburg; Simbach-München-Ulm; Passau-Nürnberg - Würzburg - Aschaffenburg; Würzburg - Meiningen bezw. Ritschenhausen; Eger-Nürnberg-Crailsheim; Nürnberg-Schwandorf-Furth i. W. und München-Landshut-Eisenstein.

In den ersten Jahren während des Theilbetriebes bildete auch hier in Bayern der Personenverkehr die Haupteinnahmequelle, indes trat bereits 1851/52, also noch vor Eröffnung der ganzen Ludwigs-Südnordbahn, der Güterverkehr in den Vordergrund, überflügelte jenen schon 1864/65 um das Doppelte, bis in 1888 die Einnahme aus dem Güterverkehr zu derjenigen aus dem Personenverkehr sich wie 65 zu 28 verhielt. — Was nun den Personenverkehr speciell anbelangt, so verschwinden der Personenzahl nach der directe und der Durchgangsverkehr auch zusammen genommen gegenüber dem Binnenverkehr (in 1888: 553 798 + 116 059 gegenüber 19 800 500), während betreffs der Einnahmen unter Zugrundelegung der fünf Jahre 1884/88 der Binnenverkehr zum directen und zum Durchgangsverkehr sich wie 17 zu 3½ und zu 2 stellt. Innerhalb des directen Verkehrs nimmt derjenige mit der Hessischen Ludwigsbahn (hierunter Frankfurt a. M.) und darüber hinaus die erste Stelle ein, diesem folgte der Verkehr der Hofer und Egerer Routen mit dem Königreich Sachsen und dem östlichen Preussen, besonders Berlin, indes ist Letzterer durch Mehrbegünstigung der neuerer Zeit eröffneten Probstzellaer Route erheblich zurückgetreten; es folgen dann nacheinander der Verkehr mit Oesterreich, mit Württemberg, mit Baden und mit der Schweiz. Im Durchgangsverkehr steht derjenige von Oesterreich nach den Rheinlanden obenan, es folgt der zwischen Oesterreich und dem Orient einerseits mit dem südwestlichen Deutschland und Frankreich andererseits, ferner zwischen Oesterreich und Belgien, Holland sowie England, zwischen dem nordöstlichen Deutschland und Tirol sowie Italien über den Brenner und endlich zwischen dem nordöstlichen Deutschland und der Schweiz über Lindau. Uebrigens sei hierbei erwähnt, dass die IV. Wagenklasse bei den bayerischen Staatsbahnen nie eingeführt worden ist.

Bei dem Güterverkehr hält sich betreffs der transportirten Mengen schon seit Jahren der directe mit dem Binnenverkehr die Wage, während betreffs der Einnahmen, da bei dem Binnenverkehr vielfach nur kürzere Linien zur Geltung kommen, dieser vom directen Verkehr um die Hälfte überflügelt wird. Der Durchgangsverkehr erscheint nur mit geringeren Quantitäten (in 1888: 780 000

Tonnen gegenüber 4 980 000 Tonnen im Binnenverkehr und 4 950 000 Tonnen im directen Verkehr), jedoch erbringt derselbe, da hierbei fast durchweg lange Linien transitirt werden, doch durchschnittlich den dritten Theil der Einnahme aus dem Binnenverkehr. Bei dem directen Verkehr erscheinen hauptsächlich folgende Transportartikel (dem durchschnittlich beförderten Quantum nach geordnet) in Ein- bezw. Ausfuhr: Steinkohlen in Empfang aus Böhmen, dem Königreich Sachsen, dem Ruhrrevier und dem Saarrevier; Holz in Versand nach Württemberg, dem Königreich Sachsen, Hessen-Nassau und der Rheinprovinz; Braunkohle in Empfang aus Böhmen; Getreide in Empfang (besonders Gerste) aus Ungarn, aus dem südwestlichen Oesterreich und aus Böhmen; Bier in Versand nach dem Königreich Sachsen, nach der Provinz Sachsen und Thüringen, nach Berlin, nach den Elbhäfen, nach der Schweiz und nach Frankreich; Getreide in Versand und zwar nach Württemberg Gerste und Weizen, nach der Schweiz nur Weizen; Eisen und Stahl in Empfang aus dem Saarrevier, aus Thüringen und aus Westfalen; Steine in Versand nach dem Königreich Sachsen, nach Hessen-Nassau, nach dem Grossherzogthum Hessen, nach Oesterreich und nach Thüringen; Mehl und Mühlenfabrikate in Empfang aus dem Königreich Sachsen und aus Berlin; Salz erscheint nur im Binnenverkehr und in der Einfuhr, da das in Bayern gewonnene noch nicht den eigenen Bedarf deckt. — Ausserdem wollen wir, wenn wir hierbei auch etwas weiter herunter greifen müssen, die bei Bayern besonders interessanten Verhältnisse des Hopfens beleuchten: In den fünf Jahren 1884/88 kamen im Binnenverkehr 41 232 Tonnen (à 1000 kg) zur Verfrachtung; ausgeführt wurden 53 739 Tonnen besonders nach Belgien, Holland, den Elbhäfen und dem Königreich Sachsen, und eingeführt 38 672 Tonnen, besonders aus Württemberg, aus dem Elsass, aus Baden und aus der Provinz Posen. Von Vieh kommt Rindvieh nach Thüringen, Hessen-Nassau, Württemberg, dem Grossherzogthum Hessen, dem Königreich Sachsen sowie nach Baden und Schafe nach Württemberg, nach der bayerischen Rheinpfalz und nach Lothringen zum Versand, während Schweine aus dem südwestlichen Oesterreich, aus Böhmen, aus dem Königreich Sachsen, aus Berlin und aus Thüringen eingeführt werden. Vom Durchgangsgüterverkehr sind die wichtigsten und ausschlaggebendsten der zwischen Oesterreich und den Bodensee-Uferstaaten sowie Italien; zwischen dem südlichen Oesterreich und Frankfurt a. M., den Rheinlanden, Holland, Belgien sowie England; zwischen Oesterreich und Württemberg, Baden, Elsass-Lothringen sowie Frankreich; zwischen dem nordöstlichen

und dem südwestlichen Deutschland; zwischen Böhmen sowie dem Königreich Sachsen einerseits und dem westlichen Thüringen andererseits (Franzensbad bezw. Hof-Lichtenfels für Kohlentransporte); zwischen dem Königreich Sachsen und Frankfurt a. M., dem südlichen Theil vom Grossherzogthum Hessen, der bayerischen Rheinpfalz, sowie Elsass-Lothringen; der Kohlenverkehr aus dem Ruhrrevier nach dem südwestlichen Deutschland, sowie der Verkehr zwischen Böhmen und Tirol nebst Italien.

Bevor wir uns den finanziellen Verhältnissen zuwenden, müssen wir vorausschicken, dass die Betriebseinnahmen und Ausgaben der bayerischen Privatpachtbahnen dem Charakter der Pachtverträge entsprechend in denjenigen der Staatsbahnen mit enthalten, und dass die als Pachtsummen zu zahlenden Zins- und Amortisationsquoten erst von dem Betriebsüberschuss der Staatsbahnverwaltung auszuscheiden sind. Ausserdem müssen wir an dieser Stelle auch noch den Vizinalbahnen ein besonderes Wort widmen. Nach dem ersten Vizinalbahngesetz hatten, wie schon an verschiedenen Stellen erwähnt, die Interessenten für das ihrerseits auf Grunderwerb und Erdarbeiten aufgewendete Anlagecapital bedingten Anspruch auf Theilnahme an den Einnahmen, indes stellten sich die Betriebsergebnisse so ungünstig, dass in den zehn Jahren von Eröffnung der ersten Vizinalbahn in 1872 bis einschliesslich 1881 nur in zwei Fällen Einnahmebeträge an die Interessenten ausgezahlt werden konnten, und zwar pro 1880 bei der Weilheim-Murnauer Bahn 13 370 Mk. und pro 1881 bei der Holzkirchen-Tölzer Eisenbahn 5415 Mk., während bei allen anderen Vizinalbahnen die Interessenten gänzlich leer ausgegangen waren. In Folge dessen liessen sich auf Grund des zweiten Vizinalbahngesetzes von 1882 sämmtliche Vizinalbahnen mit Ausnahme von Immenstadt-Sonthofen, bei welcher sich die Aussichten für die nächste Zeit schon günstiger gestalteten, indem an dieser das königliche Hüttenwerk Burgberg liegt, ihren bedingten Anspruch an den Einnahmen ablösen, so dass von 1882 an in finanzieller Beziehung nur noch diese einzige besonders zur Sprache kommt.

Betreffs der Betriebsausgaben der bayerischen Staatsbahnverwaltung ist zu bemerken, dass dieselbe Erneuerungs- und Reservefonds nicht führt, die diesen Fonds sonst zur Last fallenden Ausgaben deshalb in den wirklichen Betriebsausgaben mit enthalten sind, und ferner hervorzuheben, dass noch nicht der vierte Theil der Gesammtlänge der im Betrieb der Verwaltung stehenden Linien in der Horizontale liegen, dass 2289 km Steigungen bezw. Gefäll bis 1 : 200, 1003 km solche bis 1 : 100, 119 km solche bis

1 : 80 und 185 km Steigungen bezw. Gefäll bis 1 : 40 herauf haben. Es ist daher ein durchaus günstiges Resultat, dass sich die Betriebsausgaben von dem Betriebsjahre 1853/54 an, in welchem die Ludwigs-Südnordbahn erst vollständig zur Eröffnung kam, bis incl. 1888 im Durchschnitt auf 49,42 % der Bruttoeinnahmen gestellt haben, wobei 62,10 % in 1854/55 und 44,14 % in 1858/59 die Grenzen bilden. In den fünf Jahren 1884/88 allein stellte sich aber der Durchschnitt auf 53,76 %. Den Ueberschuss der Bruttoeinnahme über die Betriebsausgaben des ganzen Netzes giebt die Verwaltung selbst mit folgenden Procentsätzen des Anlagecapitals an:

pro	1853/54	1854/55	1855/56	1856/57	1857/58	1858/59
	2,73	2,62	3,63	4,44	4,19	5,36 %

pro	1859/60	1860/61	1861/62	1862/63	1863/64	1864/65
	4,77	5,64	6,12	5,89	5,49	5,85 %

pro	1865/66	1866/67	1868	1869	1870	1871	1872	1873
	4,88	6,24	5,80	4,97	4,96	4,60	4,33	5,05 %

pro	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882
	4,24	4,21	4,12	3,98	3,51	3,65	3,72	3,82	4,46 %

pro	1883	1884	1885	1886	1887	1888
	4,29	4,15	3,83	4,00	4,40	4,74 %.

Hierbei hat jedoch die Verwaltung mehrmals den Berechnungsmodus gewechselt. Zuerst bis incl. 1857/58 ist nur das Baucapital der wirklichen Staatsbahnen excl. der Pachtbahnen der Zinsberechnung zu Grunde gelegt, von da ab bis incl. 1870 das Baucapital der Staatsbahnen und das der Privatpachtbahnen, von 1871 bis incl. 1879 wieder nur das Baucapital der wirklichen Staatsbahnen excl. der Pachtbahnen und von 1880 ab wieder das Baucapital der wirklichen Staatsbahnen und der Privatpachtbahnen in Rechnung gezogen, während stets der Ueberschuss des ganzen Netzes incl. der Privatpachtbahnen für die Zinsberechnung in Ansatz gekommen ist. Ausserdem ist hierbei verschieden das Baucapital nach dem Stande am Ende des jeweiligen Geschäftsjahres oder nur der jeweilige Jahresdurchschnitt der procentuellen Berechnung zu Grunde gelegt. Vor Allem aber ist hervorzuheben, dass stets nur die wirklichen Baukosten in Rechnung gezogen, die während der Bauzeit der einzelnen Linien für die betreffenden Eisenbahnanleihen gezahlten Bauzinsen, die Coursverluste und die Mehrausgabe beim Kauf der Ostbahnen über deren selbstverwendetes Anlagecapital dagegen stets ausser Ansatz geblieben sind. Stellt man aber diese Posten, welche ult. 1888 die respectable Summe von 105 931 883 Mk. repräsentirten, in das Anlagecapital mit ein, und scheidet andererseits die seitens der Vizinalbahn- und Lokalbahninteressenten ge-

leisteten Aufwendungen und einen seitens des Reichs 1887 zur Herstellung der Doppelgleise geleisteten Zuschuss mit zusammen 5 443 333 Mk. aus dem Anlagecapital aus, so ergiebt sich für die letzten Jahre von 1880 ab nur folgende Verzinsung des Gesammtanlagecapitals der Staats- und Privatpachtbahnen im Jahresdurchschnitt:

pro 1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
3,36	3,45	4,03	3,87	3,74	3,45	3,62	3,98	4,29 %.

Aber auch die in den beiden vorstehenden Zinstabellen in Procenten des Anlage- bezw. Baucapitals zum Ausdruck gebrachten Ueberschüsse sind entsprechend dem Berechnungsmodus der Staatsbahnverwaltung verschieden zu verstehen. Für die Jahre 1871 bis incl. 1879 sind die jeweiligen Pachtzinse (Zins- und Amortisationsquoten) für die bayerischen Pachtbahnen mit 1 626 994 Mk. bis 1875 und von 1876 ab nach gänzlicher Uebernahme der Illerbahn auf das Staatsärar mit 1 326 994 Mk. schon vorher innerhalb der Betriebsausgaben in Abzug gebracht, während in allen übrigen Jahren dieselben erst von dem gedachten Ueberschuss in Abrechnung zu bringen sind. Der dann verbleibende ziffermässige Ueberschuss wird zur Bedienung der Eisenbahnanleihen bezw. darüber hinaus als wirklicher Reingewinn an die Centralstaatskasse abgeliefert. Beschränken wir uns bezüglich dieses Endresultats wiederum auf das letzte Jahrzehnt, so reichten die Ueberschüsse der Jahre 1880, 1881, 1884, 1885 und 1886 selbst zur Verzinsung der Eisenbahnanleihen (ohne Amortisation) nicht aus, so dass hierzu aus anderweitigen Staatsfonds Zuschüsse von 3 555 998 Mk., 2 326 632 Mk., 5717 Mk., 2 958 826 Mk. und 928 459 Mk., zusammen aber 9 775 632 Mk. erforderlich waren, während die Jahre 1882, 1883, 1887 und 1888 über die Verzinsung (nicht aber auch Amortisation) der Eisenbahnanleihen hinaus Ueberschüsse von 2 987 321 Mk., 1 246 596 Mk., 3 291 531 Mk. und 6 670 029 Mk., zusammen aber 14 195 477 Mk. ergaben. Hierbei sei eingefügt, dass bei der königlichen Staatsschulden-Tilgungscommission ult. 1888: 967 460 400 Mk. Eisenbahnschulden mit einer Jahreszinsenlast von 38 698 416 Mk. zu Buch standen. Doch ist dabei zu bemerken, dass die Verzinsung neu aufgenommener Anleihen erst nach Ablauf von drei Jahren nach ihrer Realisirung à conto der Staatsbahnverwaltung erfolgt.

Betreffs der finanziellen Resultate bleibt noch zu erwähnen, dass im Lauf der Jahre bis einschl. 1888: 197 Locomotiven, 567 Personenwagen und 3764 Lastwagen aus Betriebseinnahmen beschafft worden sind, und dass die Privatinteressenten der Vizinal-

bahn Immenstadt-Sonthofen in den Jahren 1882/88 zusammen 131 137 Mk. als antheiligen Ueberschuss erhalten haben.

Um einen Ueberblick über den Verkehr der bayerischen Staatsbahnen zu geben, lassen wir nachstehend die Resultate des letztabgeschlossenen Geschäftsjahres 1888 folgen: Es wurden befördert 20 471 357 Personen, 10 713 244 000 kg Frachten und hierfür einschliesslich des Gepäcks einerseits bezw. der Viehtransporte andererseits 28 395 373 Mk. bezw. 65 124 539 Mk., im Ganzen aber einschliesslich der Nebeneinnahmen 97 953 541 Mk. vereinnahmt. Die Betriebsausgaben erforderten 51 994 793 Mk., so dass sich ein Ueberschuss von 45 958 748 Mk. ergab. Zur Bewältigung dieses Verkehrs waren 1082 Locomotiven, 2752 Personenwagen und 17 609 Lastwagen vorhanden. Das Beamten- und Arbeiterpersonal belief sich auf 25 048 Köpfe.

Organisation. Wie bereits Eingangs bei der historischen Abhandlung über die bayerischen Staatsbahnen gesagt ist, war zur Leitung und Ausführung der Eisenbahnbauten unterm 1. Juli 1841 eine königliche Eisenbahnbaucommission unter dem Ministerium des Innern (mit Sitz zunächst in Nürnberg, von 1848 ab jedoch in München) errichtet, und dieser demnächst auch der Betrieb der ersten Theilstrecken mit übertragen, dann unterm 7. April 1845 aber für den Eisenbahnbetrieb die „Generalverwaltung der königlichen Eisenbahnen in München“ unter dem Ministerium des königlichen Hauses und des Aeussern eingesetzt worden. Hierauf erfolgte unterm 27. Mai 1847 die Vereinigung letztgenannter Behörde mit der Centralstelle des Postwesens zur „Generalverwaltung der königlichen Posten und Eisenbahuen“. Dieselbe wurde dem Ministerium der Finanzen unterstellt und ihr bald darauf die obere Leitung der Donaudampfschifffahrt mit übertragen, welche 1837 als Actienunternehmen der Bayerisch-württembergischen Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft zu Regensburg concessionirt, laut Gesetz vom 23. Mai 1846 aber seitens des bayerischen Staats käuflich übernommen worden war. Bei Neubildung eines Ministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten unterm 11. November 1848 trat die Generalverwaltung der königlichen Posten und Eisenbahnen sowie auch die Eisenbahnbaucommission zu dessen Ressort über, und unterm 9. Februar 1851 wurde die Generalverwaltung als „Generaldirection der königlichen Verkehrsanstalten“ zu einer besonderen Section des Ministeriums erhoben, ihr auch gleichzeitig die Verwaltung der Staatstelegraphen, mit deren Anlage 1849 begonnen worden war, mit unterstellt. Hierbei waren die äusseren Vollzugsorgane, d. h. die Betriebsbehörden der Post, der Eisenbahn und der Donaudampfschifffahrt, noch voneinander getrennt, und zwar bestanden 6 Oberpostämter und 6 Bahnämter. Letztere zu München, Augsburg, Nördlingen, Nürnberg, Bamberg und Hof; laut Allerhöchster Entschliessung vom 14. November 1851 erfolgte jedoch eine Vereinigung auch dieser Behörden unter Anpassung derselben an die innere politische Eintheilung des Königreichs, so dass zunächst 4 Oberpost- und Bahnämter in München, Augsburg, Bamberg und Nürnberg, in den anderen Kreisen bezw. Regierungsbezirken aber nur Oberpostämter errichtet und das bisherige Betriebsamt der Donaudampfschifffahrt mit dem Oberpostamt der letztgedachten Kategorie in Regensburg vereinigt wurden. Im Jahre 1852 kam auch der Donau-Main- (Ludwigs-) Canal unter die General-

direction der Verkehrsanstalten, wobei die lokale Canalverwaltung mit dem Oberpost- und Bahnamt Nürnberg verschmolzen wurde. Derselbe war 1834 als Actienunternehmen concessionirt, aber seitens des Staats für Rechnung der Gesellschaft bereits gebaut und mit Eröffnung in 1843/46 auch in Verwaltung und Betrieb genommen, jetzt 1852 jedoch durch Einlösung der Actien käuflich in das volle Eigenthum desselben übergegangen. Nachdem inzwischen das Oberpostamt zu Würzburg 1854 nach Eröffnung der Ludwigs-Westbahn (Bamberg-Aschaffenburg) zu einem Oberpost- und Bahnamt erweitert worden war, erfolgte unterm 6. August 1858 in der Organisation der Verkehrsanstalten an oberster Stelle abermals eine Veränderung, indem die Generaldirection derselben von nun ab nicht mehr eine Section in dem Ministerium, sondern wieder nur eine demselben untergeordnete Centralstelle bildete, welcher dann am 5. August 1860 unter Auflösung der bisher selbstständigen Eisenbahnbaucommission auch der Eisenbahnneubau mit übertragen wurde. Im Jahre 1861 schied die Donaudampfschifffahrt durch Verkauf des Unternehmens an die „Erste k. k. priv. österreichische Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft“ aus der bayerischen Staatsverwaltung gänzlich aus, dagegen trat die Bodenseedampfschifffahrt neu hinzu. Dieses Unternehmen war 1836 unter finanzieller Betheiligung der königlichen Postanstalt an die Lindauer Dampfschifffahrtsgesellschaft concessionirt worden, 1861 aber durch Einlösung der Privatactien in den alleinigen Besitz des Staates übergegangen, und nun erfolgte laut Allerhöchster Entschliessung vom 28. Dezember 1862 die Errichtung eines königlichen Betriebsamtes der bayerischen Bodenseedampfschifffahrt in Verbindung mit dem Post- und Bahnamt Lindau im Bezirk des Oberpost- und Bahnamtes Augsburg. Mit dem 1. Januar 1868 wurde, nachdem bisher von Beginn des Eisenbahnbetriebes an das Geschäftsjahr die Zeit vom 1. Oktober des laufenden bis zum letzten September des folgenden Jahres umfasst hatte, das Kalenderjahr als Geschäftsjahr angenommen und bislang auch unverändert beibehalten. Am 1. Oktober 1868 trat eine Neuorganisation der Generaldirection in sich ein, indem die obere Leitung der einzelnen Verkehrsanstalten in verschiedene Abtheilungen getrennt und zu diesem Zweck eine „Bauabtheilung“ für Neubau und Bahnunterhaltung, eine „Betriebsabtheilung“ für Eisenbahn, Canal- und Bodensee-Dampfschifffahrt, eine „Postabtheilung“ und eine „Telegraphenabtheilung“ gebildet wurde. Die Eintheilung der 5 combinirten Oberpost- und Bahnämter und 2 besonderer Oberpostämter (einschliesslich des in Speyer für die Rheinpfalz) blieb zunächst noch bestehen, dagegen wurde ein besonderes Canalamt zu Nürnberg und ein besonderes Betriebsamt für die Bodensee-Dampfschifffahrt zu Lindau eingesetzt. In Folge Auflösung des Ministeriums für Handel und öffentliche Arbeiten traten am 1. Dezember 1871 die bayerischen Verkehrsanstalten abermals zum Ressort des Ministeriums des königlichen Hauses und des Aeusseren über, zu welchem sie noch gegenwärtig (1889) gehören. Am 10. Mai 1875 erfolgte die käufliche Erwerbung der „Bayerischen Ostbahnen“ für den Staat. Für den Rest des Jahres wurden dieselben getrennt von den alten Staatsbahnen verwaltet und hierzu als besondere Abtheilung der Generaldirection die „Abtheilung für den Betrieb der Ostbahnen“ errichtet, am 1. Januar 1876 dieselben aber völlig mit der Staatsbahnverwaltung verschmolzen. Gleichzeitig trat in der Organisation der Verkehrsanstalten eine wesentliche Aenderung ein, indem die bisher combinirten Oberpost- und Bahnämter aufgehoben und an deren Stelle besondere Oberpost- bezw. Oberbahnämter errichtet wurden. Betreffs der Letzteren verliess man, soweit erforderlich, das bisherige Princip, diese genau der politischen Eintheilung des

Landes anzupassen, und trug in erster Linie den bahndienstlichen Rücksichten Rechnung. Im Bereich der alten Staatsbahnen konnten die bisherigen Sitze der combinirten Oberämter auch für die neuen Oberbahnämter beibehalten werden, indes wurden in deren Bereich ausserdem noch solche zu Ingolstadt, zu Kempten und zu Rosenheim, im Bereich der bisherigen Ostbahnen aber solche zu Regensburg und zu Weiden errichtet, so dass von da ab wie noch gegenwärtig (1889) 10 Oberbahnämter bestehen. Dagegen blieben die lokalen Dienststellen auf den kleineren Stationen für den Eisenbahn- und Postdienst in den Post- und Bahnämtern vereinigt; auch betreffs des Canalamtes und des Betriebsamtes der Bodenseedampfschifffahrt wurde nichts geändert; bei der Generaldirection selbst trat aber bald eine Aenderung insoweit ein, als am 1. Oktober 1880 die Vereinigung der bisher getrennten Post- und Telegraphenabtheilungen zu der „Abtheilung für Post- und Telegraphie“ erfolgte

Noch ist einer Neueinrichtung zu gedenken, welche in die Organisation der Generaldirection bezw. der Betriebsabtheilung nicht gerade tief einschneidet, aber trotzdem hervorragendes Interesse verdient, da sie innerhalb Deutschlands nur bei den bayerischen und bei den sächsischen Staatsbahnen vorkommt. Es ist dies die Einrichtung der „Lokalbahn-Betriebsleitungen“, welche mit Eröffnung der ersten bayerischen „Lokalbahn“ Gemünden-Hammelburg am 1. Juli 1884 ins Leben trat. In Anbetracht dessen, dass Lokalbahnen den Verkehrsinteressen unendlich mehr dienstbar und gleichzeitig auch rentabeler gemacht werden können, wenn sie aus dem leider gar zu leicht ins Schablonenmässige ausartenden Betriebe der grossen Bahncomplexe ausgesondert und in specieller Anpassung an die lokalen Verhältnisse ihres engeren Verkehrsgebiets verwaltet und betrieben werden, beschloss die Generaldirection 1884, die zu erbauenden „Lokalbahnen“ nicht den Oberbahnämtern einzuverleiben, sondern für jede derselben eine besondere Betriebsleitung an der betreffenden Linie selbst zu errichten, den betreffenden Beamten, welcher gleichzeitig Vorstand der wichtigsten Station der qu. Linie sein soll, mit möglichst weit reichenden Competenzen auszurüsten und diese Lokalbahn-Betriebsleitungen der Generaldirection unmittelbar zu unterstellen. Auch wurden für diese „Lokalbahnen“ Betriebseinrichtungen ganz neuer Art getroffen, wovon an dieser Stelle nur erwähnt sein möge, dass der Verkauf der Personenbillets, der Hundebillets und die Annahme des Gepäcks erst am bezw. im Zuge erfolgt, dass die Expedition der zum Güterverkehr gehörenden Transporte innerhalb der eigenen Lokalbahn auf Vieh- bezw. Güterbillets und über die eigene Linie hinaus auf unkartirtem Frachtbrief geschieht.

Die gegenwärtige Organisation der königlich bayerischen Verkehrsanstalten (1889) gründet sich auf die Allerhöchste Verordnung vom 17. Juli 1886 und ist mit dem 1. August desselben Jahres in Kraft getreten. Inhaltlich derselben ist die obere Leitung der Staatseisenbahnen als „Generaldirection der königlich bayerischen Staatseisenbahnen“ von der Verwaltung der Posten und Telegraphen gänzlich getrennt, der Ersteren aber die Bodenseedampfschifffahrt und der Ludwigscanal mit unterstellt worden. Innerhalb der Generaldirection sind fünf Abtheilungen gebildet: Als I. die „Verwaltungsabtheilung“ für die allgemeine Verwaltung, die sämmtlichen Personalangelegenheiten und die Rechtssachen; als II. die „Betriebsabtheilung“ für den Fahrdienst, das gesammte Maschinenwesen und die Betriebsmaterialienverwaltung; als III. die „Verkehrsabtheilung“ für die Tarifsachen des Personenverkehrs, das Gütertarif- und Transportwesen sowie den commerziellen Dienst überhaupt; als IV. die „Finanzabtheilung“ für das gesammte Etats-, Kassen- und Rechnungs-

wesen; als V. die „Bauabtheilung“ für den Eisenbahnneubau, die Bahnunterhaltung und die Baumateriallieferung; ferner ist unmittelbar unter der Generaldirection eine „königliche Eisenbahncentralkasse“ errichtet. In Trennung des inneren Dienstes bestehen bei der Generaldirection zahlreiche Bureaus und zwar: das Centralbureau, das Personalbureau, das Grunderwerbungsbureau, das Fahrdienstbureau, das maschinentechnische Bureau, das Zugförderungsbureau, das Betriebsmaterialienbureau, das Lokalbahnbureau, das Tarifbureau, das Transportbureau, das Reclamationsbureau, das Wagencontrolbureau, die Finanzbuchhaltung, die Verkehrscontrole, das statistische Bureau, das Rechnungscommissariat, das Regie- und Billetenbureau, das Weichencentralisirungsbureau und das Baumaterialienbureau. Als äussere Vollzugs- und Aufsichtsbehörden fungiren die Oberbahnämter, die Eisenbahnbausectionen, die Centralwerkstätten, die Centralmagazinsverwaltungen, das Betriebsamt der Bodenseedampfschifffahrt und das Canalamt.

Die Oberbahnämter haben den gesammten Betriebsdienst, den Stations-, Expeditions- und Kassendienst, die Bahnunterhaltung und die Bahnaufsicht innerhalb ihres Bezirks anzuordnen, zu leiten und zu überwachen. Dementsprechend sind denselben bau- und maschinentechnische Beamte zugetheilt, bei jedem eine Oberbahnamtsbezirkskasse errichtet und jeder Oberbahnamtsbezirk wieder in mehrere Ingenieurbezirke getheilt sowie innerhalb eines jeden besondere Betriebswerkstätten eingerichtet. An der Spitze jedes Oberbahnamtes steht ein Oberbahninspector. Die Eintheilung der Oberbahnämter ist folgende:

Oberbahnamt München mit den Ingenieurbezirken München I und II und Simbach sowie mit den Betriebswerkstätten München und Simbach. Dasselbe umfasst die Linien München-Simbach mit Schwaben-Erding, München-Holzkirchen-Schliersee mit Holzkirchen-Tölz, München-Pasing-Peissenberg mit Tutzing-Penzberg und mit Weilheim-Murnau sowie die Strecke in der Stadt München von dem Centralbahnhofe nach dem Ostbahnhofe.

Oberbahnamt Regensburg mit den Ingenieurbezirken Regensburg I und II, Landshut I und II und Passau sowie mit den Betriebswerkstätten Regensburg, Landshut und Passau. Dasselbe umfasst die Linien München-Landshut-Regensburg mit Neufahrn-Sünching und Straubing, Landshut-Neumarkt a. d. R., Neumarkt a. d. R. - Pocking, Landshut-Pilsting bei Landau und Passau-Regensburg-Nürnberg mit Feucht-Altdorf.

Oberbahnamt Weiden mit den Ingenieurbezirken Weiden, Marktredwitz, Eger, Bayreuth, Schwandorf und Furth i. W. und den Betriebswerkstätten in Weiden, Eger und Schwandorf. Dasselbe umfasst die Linien Regensburg-Weiden-Oberkotzau (vor Hof) mit Wiesau-Tirschenreuth, Wiesau-Eger und Holenbrunn-Wunsiedel, ferner Schwandorf - Furth i. W., Weiden - Bayreuth - Neuenmarkt mit Bayreuth-Schnabelwaid, ferner Kirchenlaibach-Eger und Oberkotzau-Eger

Oberbahnamt Ingolstadt mit den Ingenieurbezirken Ingolstadt I und II und Treuchtlingen sowie mit den Betriebswerkstätten Ingolstadt und Treuchtlingen. Dasselbe umfasst die Linien München - Ingolstadt - Ansbach mit Treuchtlingen-Pleinfeld, Donauwörth-Ingolstadt-Regensburg mit Saal-Kelheim und Sinzing-Alling sowie Ingolstadt-Hochzoll (vor Augsburg).

Oberbahnamt Nürnberg mit den Ingenieurbezirken Nürnberg I, II und III, Ansbach und Amberg sowie mit der Betriebswerkstätte Nürnberg. Dasselbe umfasst die Linien Nürnberg-Irrenlohe mit Neukirchen-Weiden, Nürnberg-Kirchenlaibach mit Hersbruck - Pommelsbrunn, Nürnberg - Pleinfeld - Gunzenhausen mit Georgensgmünd-Spalt, Nürnberg-Ansbach-Crailsheim und Nürnberg-Fürth.

Oberbahnamt Bamberg mit den Ingenieurbezirken Bamberg, Hof, Lichtenfels und Schweinfurt I und II sowie mit den Betriebswerkstätten Bamberg, Hof, Hochstadt und Oberndorf/Schweinfurt. Dasselbe umfasst die Linien Bamberg-Hof, Hochstadt-Probstzella, Bamberg-Fürth, Bamberg-Schweinfurt, Schweinfurt-Meiningen mit Ebenhausen-Kissingen und Schweinfurt-Weigolshausen-Wernfeld.

Oberbahnamt Würzburg mit den Ingenieurbezirken Würzburg I und II, Aschaffenburg und Kitzingen sowie mit den Betriebswerkstätten Würzburg und Aschaffenburg. Dasselbe umfasst die Linien Würzburg-Aschaffenburg mit Lohr-Wertheim und Aschaffenburg-Amorbach, Würzburg-Weigolshausen, Würzburg-Fürth mit Neustadt-Windsheim und Siegelsdorf-Langenzenn, ferner Würzburg-Ansbach mit Steinach-Rothenburg.

Oberbahnamt Augsburg mit den Ingenieurbezirken Augsburg I und II, Neuulm und Donauwörth sowie mit den Betriebswerkstätten Augsburg, Neuulm und Nördlingen. Dasselbe umfasst die Linien Pasing-Augsburg-Ulm mit Neuoffingen-Donauwörth, Augsburg-Nördlingen-Gunzenhausen mit Nördlingen-Dombühl und ferner Augsburg-Buchloe.

Oberbahnamt Kempten mit den Ingenieurbezirken Kempten, Buchloe, Lindau und Memmingen sowie mit den Betriebswerkstätten Kempten und Lindau. Dasselbe umfasst die Linien Buchloe-Kempten-Lindau mit Biessenhofen-Oberdorf und Immenstadt-Sonthofen, ferner Pasing-Buchloe-Memmingen mit Bobingen-Kaufering-Landsberg und endlich Neuulm-Memmingen-Kempten mit Senden-Weissenhorn.

Oberbahnamt Rosenheim mit den Ingenieurbezirken Rosenheim I und II, Salzburg, Mühldorf und Eisenstein sowie mit den Betriebswerkstätten Rosenheim und Plattling. Dasselbe umfasst die Linien München Ostbahnhof-Grafing-Rosenheim-Kufstein, Rosenheim-Salzburg mit Prien-Aschau und Freilassing-Reichenhall, Rosenheim-Eisenstein und Rosenheim-Holzkirchen.

Die Eisenbahnbausectionen werden nur nach Bedarf zur Herstellung neuer Eisenbahnlinien bezw. zur Ausführung grösserer Ergänzungsbauten auf den bestehenden Linien eingesetzt, soweit solche Bauten nicht den Oberbahnämtern selbst übertragen werden.

Centralwerkstätten bestehen in München, Nürnberg und Regensburg, Centralmagazinsverwaltungen ebenfalls in denselben Orten.

Ausserdem bestehen für die in Betrieb befindlichen 14 bayerischen Lokalbahnen Gemünden-Hammelburg, Uebersee-Marquardtstein, Bahnhof Eichstätt-Stadt Eichstätt, Neustadt a. d. S.-Bischofsheim, Feucht-Wendelstein, Neustadt a. d. Waldnaab-Vohenstrauss, Landsberg-Schongau, Hof-Marxgrün/Steben, Münchberg-Helmbrechts, Neumarkt i. d. O.-Beilngries und Freystadt, Roth-Greding, Pocking-Passau, Reichenhall-Berchtesgaden und für die gepachtete meiningische Lokalbahn Ludwigstadt-Lehesten besondere Lokalbahn-Betriebsleitungen, welche unmittelbar unter der Generaldirection stehen und ihren Sitz an den vorstehend gesperrt gedruckten Stationsorten haben.

Unter Recapitulation des in den vorstehenden Abhandlungen an verschiedenen Stellen Gesagten sei hier nochmals erwähnt, dass bei den bayerischen Staatsbahnen in technischer Beziehung Vollbahnen, Vizinalbahnen und Secundärbahnen und in finanzieller bezw. administrativer Beziehung Staatsbahnen im Allgemeinen (theils Voll-, theils Secundärbahnen), die bayerischen Privatpachtbahnen, die alten Vizinalbahnen und die neueren Lokalbahnen zu unterscheiden sind.

Das Geschäftsjahr der bayerischen Staatsbahnverwaltung deckt sich mit dem Kalenderjahr.

Da Bayern betreffs des Eisenbahnwesens dem Deutschen Reich gegenüber gewissermassen eine Sonderstellung einnimmt, so sei zum Schluss an dieser Stelle noch erwähnt, dass gegenwärtig (1889) für die bayerischen Staatsbahnen das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874, die Bahnordnung für bayerische Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 5. März 1882, das Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen Bayerns vom 29. März 1886, die Signalordnung für die Eisenbahnen Bayerns und die Normen für die Construction und Ausrüstung der bayerischen Eisenbahnen, Beide gleichfalls vom 29. März 1886, in Gültigkeit sind.

Auch ist hier noch des Eisenbahnraths zu gedenken. Derselbe wurde behufs regelmässiger Vertretung der hauptsächlichsten Gruppen der Verkehrsinteressenten gegenüber der Staatseisenbahnverwaltung laut Allerhöchster Verordnung vom 16. März 1881 errichtet; er hat den Zweck, in wichtigen, Handel, Gewerbe und Landwirthschaft berührenden Fragen betreffs des Eisenbahnbetriebes, der Tarife und Tarifvorschriften, der Fahrpläne und der reglementarischen Bestimmungen sich gutachtlich zu äussern, und hat bezügliche Wünsche und Beschwerden der Generaldirection zu unterbreiten. Derselbe besteht aus 25 Mitgliedern, welche vom Landesherrn Allerhöchstselbst auf die Dauer von je drei Jahren ernannt werden, wobei jede Handels- und Gewerbekammer je zwei und jedes Kreiscomité des landwirthschaftlichen Vereins je ein Mitglied in Vorschlag bringen dürfen. Er wird von der Generaldirection je nach Bedürfniss, mindestens aber jährlich zweimal zu gemeinschaftlichen Sitzungen berufen, bei welchen der Generaldirector der Staatsbahnen den Vorsitz führt.

Geographie. Der politischen Eintheilung nach liegen von den bayerischen Staatsbahnen einschliesslich der bayerischen Privatpachtbahnen nach dem Stande ult. März 1889

im Königreich Bayern	4656,93 km
im Kaiserreich Oesterreich (in den Endstrecken der Linien von Hof, von Marktredwitz und von Wiesau nach Eger) . .	47,23 „
Summa	4704,16 km

In Ergänzung des auf Seite 24 über die orographischen Verhältnisse Gesagten ist hier zur weiteren Erklärung über die Gestaltung des Eisenbahnnetzes und über die allgemeine geographische Lage der einzelnen Linien noch Folgendes anzuführen. Bayern ist fast durchweg Gebirgsland. Von Süden her reichen aus Oesterreich die Alpen herein und zwar westlich des Lech die Algäuer-, zwischen Lech und Inn die Bayerischen und zwischen Inn und Salzach die Salzburger Alpen. Dieselben fallen nördlich allmählich zur schwäbisch-bayerischen Hochebene ab; diese ist wellenförmiger Natur mit aufgesetzten Hügeln, hat aber an ihren Flüssen breite Strecken flachen Landes, welchen meilenweite Sumpfstrecken (Moose und Riede) eigen sind; sie reicht im Norden bis zur Donau.

In dem nördlich der Donau bis hin zum Main gelegenen Theile Bayerns erhebt sich östlich als Grenzgebirge gegen Oesterreich und andererseits mit seinen westlichen Vorbergen bis an die Naab heranreichend das böhmisch-bayerische Waldgebirge; westlich der Naab liegt die pfälzische Platte, westlich von dieser erhebt sich der schwäbisch-fränkische Jura, ein niedriger Gebirgszug mit tief eingeschnittenen Thälern; westlich des Jura wiederum liegt die fränkische Terrasse, aus welcher sich im Nordwesten der Steigerwald erhebt während sie

im Südwesten sich bis an die Grenze gegen Württemberg erstreckt. Der Nordrand des Landes nördlich des Main wird, im Osten beginnend, durch das an den Böhmerwald sich anlehnende Fichtelgebirge, durch den Frankenwald, die südlichen Ausläufer des Thüringer Waldes, die Hohe Rhön und den Spessart gebildet.

Zur speciellen Besprechung der einzelnen Linien theilen wir das bayerische Staatsbahnnetz, von München als Hauptstadt des Königreichs und wichtigsten Eisenbahnknotenpunkt Süddeutschlands ausgehend, den gegenwärtigen grossen Verkehrsrouten entsprechend, welche allerdings erheblich von der historischen Entwickelung und der chronologischen Reihenfolge der einzelnen Theilstrecken bezüglich des Baues abweichen, in die Hauptlinien München-Landshut-Regensburg-Weiden-Hof; München-Ingolstadt-Pleinfeld-Nürnberg-Bamberg-Hochstadt-Probstzella und Hochstadt-Hof; München-Ingolstadt-Treuchtlingen-Würzburg-Aschaffenburg und Würzburg-Meiningen; München-Grafing-Rosenheim-Kufstein und Rosenheim-Salzburg; Lindau-Augsburg-Gunzenhausen-Pleinfeld-Nürnberg-Bamberg-Hof; Simbach-München-Ulm; Regensburg-Ingolstadt-Ulm; Passau-Regensburg-Nürnberg-Würzburg-Aschaffenburg; Crailsheim-Nürnberg-Eger und Nürnberg-Furth im Walde.

I. München-Landshut-Regensburg-Weiden-Hof, 312 km lang, hat bis Landshut nordöstliche und von da bis Hof vorherrschend nördliche Richtung. Südlich der Donau von München bis Regensburg liegt sie auf der bayerischen Hochebene, nördlich der Donau auf der pfälzischen Platte, mit ihrer Endstrecke aber gehört sie dem Fichtelgebirge an. Sie beginnt in München auf dem Centralbahnhofe, liegt bis Freising in der Isarebene auf dem linken Ufer des Flusses, tritt hier scharf an denselben heran und begleitet ihn bis Landshut. Hier zweigt südöstlich die Linie nach Neumarkt a. d. Rott ab; die Hauptbahn aber wendet sich scharf nach Norden, entsendet bald hinter Landshut nordöstlich eine Zweigbahn nach Landau (Station der Linie Rosenheim-Eisenstein), weiterhin bei Neufahrn eine solche in gleicher Richtung nach Straubing und hat von Obertraubling bis Regensburg gemeinsames Planum mit der Linie Passau-Nürnberg. In Regensburg, wo ausserdem noch die Linien von Nürnberg, von Ingolstadt und von Passau einfallen, überschreitet sie die Donau, benutzt nun das Thal des Regen bis Regenstauf, wo sie den Fluss überbrückt, geht bei Schwandorf (Schwellenimprägniranstalt) über die Naab und hat von hier bis Irrenlohe gemeinschaftliches Gleise mit der Linie Nürnberg-Furth im Walde. Von Irrenlohe aus wird sie durch die Terrainverhältnisse hart an das rechte Naabufer herangedrängt, erreicht den Eisenbahnknotenpunkt Weiden, wo westlich die Linien von Nürnberg und von Bayreuth einfallen, entsendet bei Neustadt südöstlich eine Zweigbahn nach Vohenstrauss, überschreitet bald darauf zu wiederholten Malen die Quellflüsse der Naab (Waldnaab und Fichtelnaab), entsendet bei Wiesau südöstlich eine Zweigbahn nach Tirschenreuth, nordöstlich eine solche nach Eger, schneidet bei Marktredwitz die Linie Nürnberg-Eger, entsendet bei Holenbrunn westlich eine Zweigbahn nach Wunsiedel, hat von Oberkotzau aus gemeinschaftliches Planum mit den Linien von Eger und von Lichtenfels und findet auf der Grenze jenseits Hof Fortsetzung in der sächsischen Staatsbahn nach Leipzig. Von der Station Hof entsendet sie noch nordwestlich eine Zweigbahn nach Marxgrün/Steben. Das Maximum der Steigungen bezw. des Gefälls stellt sich auf den einzelnen Theilstrecken, wie folgt: München-Landshut 1 : 200 Landshut-Regensburg 1 : 150, Regensburg-Weiden 1 : 200, Weiden-Wiesau 1 : 100 und Wiesau-Hof 1 : 150.

Von dieser Hauptlinie zweigen, wie schon in vorstehender Abhandlung erwähnt, ab:

a. Landshut-Neumarkt a. d. Rott, 39 km lang, hat südöstliche Richtung. Bald hinter Landshut überschreitet sie die Isar, bei Vilsbiburg die Vils und findet in Neumarkt a. d. Rott Fortsetzung einerseits nach Passau und andererseits über Mühldorf nach Rosenheim-Kufstein. Sie ist als Vollbahn hergestellt, wird aber gegenwärtig als Secundärbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben, da sie wiederholt Steigungen und Gefälle von 1 : 80 hat.

b. Landshut-Landau. Die Bahn hat bis Ergolding mit der unter I. behandelten Hauptbahn gemeinsames Planum und führt von da ab in nordöstlicher Richtung auf dem linken Isarufer, stets im Thale des Flusses verbleibend, mit einer Neubaulänge von 42 km bis zur Station Pilsting (vor Landau) der Linie Rosenheim-Eisenstein. Sie hat ein Steigungsmaximum von 1 : 400.

c. Neufahrn-Straubing und Sünching, zusammen 45 km lang, führt in nordöstlicher Richtung bis Geiselhöring und gabelt sich hier nördlich nach Sünching und nordöstlich nach Straubing (Beides Stationen der Linie Passau-Regensburg). Die Bahn ist als Vollbahn hergestellt, wird aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat Maximalsteigung von 1 : 200.

Die unter a. bis c. genannten Zweigbahnen liegen auf der bayerischen Hochebene.

d. Weiden-Bayreuth, 58 km lang, liegt auf der Pfälzischen Platte, hat vorherrschend nordwestliche Richtung, benutzt die Thäler kleiner Zuflüsse der Naab und später das des rothen Main unter mehrmaliger Ueberschreitung dieser. Bei Kirchenlaibach kreuzt sie die Linie Nürnberg-Eger und fällt in Bayreuth in die Linie Neuenmarkt-Schnabelwaid ein. Die Maximalsteigung beträgt auf der Theilstrecke Weiden-Kirchenlaibach 1 : 110 und auf der Reststrecke nach Bayreuth 1 : 100.

e. Neustadt a. d. Waldnaab-Vohenstrauss, 25 km lang, hat erst östliche, dann südliche Richtung, steigt mit einem Maximum von 1 : 60 zu den westlichen Ausläufern des böhmisch-bayerischen Waldgebirges an und findet in Vohenstrauss ihren Endpunkt; sie ist als Secundärbahn hergestellt und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

f. Wiesau-Tirschenreuth, 11 km lang, steigt in südöstlicher Richtung mit einem Maximum von 1 : 130 zu den westlichen Ausläufern des böhmisch-bayerischen Waldgebirges an und endet in Tirschenreuth ohne Fortsetzung. Sie ist s. Z. als Vizinalbahn gebaut und wird als Secundärbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

g. Wiesau-Eger, 27 km lang, liegt auf den südöstlichen Abhängen des Fichtelgebirges, hat nordöstliche Richtung und senkt sich mit einem Maximum von 1 : 120 in den Thalkessel von Eger. Mit ihrer Endstrecke liegt sie auf böhmischem Gebiet.

h. Holenbrunn-Wunsiedel, 4 km lang, liegt auf dem Fichtelgebirge und senkt sich bei südwestlicher Richtung unter Benutzung eines Gebirgsthales mit einem Maximum von 1 : 50 zur Stadt Wunsiedel herab, bei der sie ohne Fortsetzung endet. Sie ist als Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

i. Oberkotzau-Eger, 54 km lang, liegt östlich des Fichtel- und westlich des Erzgebirges und hat vorherrschend südöstliche Richtung. Sie benutzt fast

durchweg Gebirgsthäler, hierbei in ihrem ersten Theil bis Asch steigend, dann auf dem grössten Theil ihrer Länge sich senkend, in ihrer Endstrecke aber wieder steigend und hierbei kurz vor Eger den gleichnamigen Fluss überschreitend. Sie liegt zum grössten Theil auf österreichischem (böhmischem) Gebiet, welches sie bereits vor Asch betritt. Bei Asch fällt nördlich die österreichische Lokalbahn von Rossbach ein. Von Franzensbad führt die sächsische Staatsbahn Leipzig-Plauen-Eger neben der bayerischen Bahn her. Andererseits geht hier östlich eine österreichische Bahn nach Karlsbad ab. Das Maximum der Steigungen bezw. des Gefälls beträgt 1:95.

Für die beiden letztbehandelten Bahnen ist gemeinschaftlich zu bemerken, dass Eger ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt ist, in welchen ausser den bayerischen Bahnen von Wiesau, von Nürnberg und von Oberkotzau und ausser der erwähnten sächsischen Staatsbahnlinie von Leigzig-Plauen noch die österreichischen Linien von Prag und von Wien einfallen.

k. Hof-Marxgrün/Steben, 23 km lang, liegt auf dem Frankenwald und hat nordwestliche Richtung. Sie endet in Marxgrün/Steben ohne weitere Fortsetzung, ist als Secundärbahn gebaut, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben, da sie Steigungen bezw. Gefäll bis 1:40 hat.

II. München-Ingolstadt-Pleinfeld-Nürnberg-Bamberg-Hochstadt-Probstzella und Hochstadt-Hof, ist in der gemeinschaftlichen Strecke München-Hochstadt 301 km, mit Hochstadt-Probstzella 54 km und Hochstadt-Hof-Grenze 100 km lang, hat bis Ingolstadt nördliche, von da bis Treuchtlingen nordwestliche und hierauf wieder nördliche Hauptrichtung. Südlich der Donau bis Ingolstadt liegt sie auf der bayerischen Hochebene, von da bis zum Main (bei Hochstadt) auf dem fränkischen Jura, nördlich des Main in der Richtung nach Probstzella auf dem Frankenwalde und in der Richtung nach Hof auf dem Fichtelgebirge. Die Linie beginnt in München gleichfalls auf dem Centralbahnhofe, überschreitet bei der Station Dachau die Amper (Nebenfluss der Isar), tritt bei Reichertshofen in die Donauebene und trifft nun auf den am rechten Donauufer gelegenen Eisenbahnknotenpunkt Ingolstadt, in welchen noch südwestlich die Linie von Augsburg, westlich die von Neuoffingen-Donauwörth und östlich die von Regensburg einfallen. Unter den Kanonen der Festung Ingolstadt überschreitet sie hierauf die Donau, wendet sich nach Nordwesten, steigt zum fränkischen Jura auf, benutzt innerhalb desselben auf dieser Strecke aber das Thal der Altmühl, in welches sie bei Eichstätt eintritt. Bei dieser Station entsendet sie nördlich eine Schmalspurbahn nach der gleichnamigen Stadt. Die Terrainverhältnisse erfordern hier häufigen Uferwechsel und die Durchbrechung von vorspringenden Gebirgsköpfen mittelst zweier Tunnel. Hinter der Station Treuchtlingen nimmt sie wieder ihre nördliche Hauptrichtung an, überbrückt nochmals die Altmühl, verlässt hiermit das Thal derselben, nimmt bei Pleinfeld westlich die Linie von Lindau-Nördlingen auf, entsendet bei Georgensgmünd westlich die Vizinalbahn nach Spalt, geht bald darauf über die Rednitz, folgt dem Lauf derselben, hat aber unbequemes Terrain zu überwinden, entsendet bei Roth eine Lokalbahn südöstlich nach Greding, überschreitet abermals die Rednitz, hierauf den Ludwigscanal und trifft auf den Eisenbahnknotenpunkt Nürnberg, in welchen ausserdem südwestlich die Linie von Crailsheim, nordwestlich die von Würzburg, nordöstlich die von Eger, östlich die von Furth i. W. und südöstlich die von Passau-Regensburg einmünden. Von hier aus begleitet sie die Privatbahn Nürnberg-Fürth bis Fürth, steht aber auf halbem Wege mit dieser in der Station Doos in Gleiseverbindung, geht abermals über Rednitz und Ludwigscanal

und bleibt bis Bamberg auf dem östlichen Ufer dieses und der aus der Rednitz entstandenen Regnitz. Auf dieser Theilstrecke entsendet sie bei Erlangen östlich eine Lokalbahn nach Gräfenberg. Bei Bamberg geht westlich die Linie nach Würzburg ab, und gleichzeitig tritt die hier zu behandelnde Bahn an den Main heran, auf dessen linkem Ufer sie bis Hochstadt verbleibt. Kurz vorher bei Lichtenfels zweigt nördlich die bis zur Landesgrenze dem Staat gehörige, aber an die Werrabahngesellschaft verpachtete Linie nach Coburg und Eisenach ab. Bei Hochstadt überbrückt die Bahn den Main und gabelt sich nun einerseits in die Linie nördlich nach Probstzella und andererseits östlich nach Hof. Die Erstere verlässt mit Ueberschreitung des Main das Thal desselben, benutzt nun zum Aufstieg gegen den Frankenwald bis Kronach das Thal der Rodach, geht über Stockheim, woselbst Steinkohlenbergbau, nimmt bei Ludwigstadt östlich die im Besitz des meiningischen Staats, aber in bayerischem Betrieb stehende Zweigbahn von Lehesten auf und findet auf der bayerisch-meiningischen Grenze Fortsetzung in der preussischen Staatsbahnlinie Probstzella-Weissenfels-Halle-Berlin.

Die Hofer Linie, welche s. Z. die erste Verbindung von Bayern mit Norddeutschland hergestellt hat, verbleibt bei östlicher Richtung noch in dem Mainthal bis Neuenmarkt, entsendet hier südlich die Zweigbahn nach Bayreuth-Schnabelwaid und tritt gleichzeitig an den Fuss des Fichtelgebirges heran, zu welchem sie sich in Steigungen bis 1 : 40 erhebt. Unterhalb Münchberg, wo sie nördlich die Lokalbahn nach Helmbrechts entsendet, tritt sie in das Thal der Saale, welche sie bis Hof dreimal überschreitet. Von Oberkotzau vor Hof hat sie gleiches Planum mit der unter I. behandelten Hauptbahn. Auf der bayerisch-sächsischen Grenze jenseits Hof findet sie Fortsetzung in der sächsischen Staatsbahn nach Leipzig.

Das Maximum der Steigungen bezw. des Gefälls stellt sich auf den einzelnen Theilstrecken dieser ganzen Hauptlinie, wie folgt: München - Ingolstadt-Pleinfeld 1 : 200, Pleinfeld-Nürnberg 1 : 146, Nürnberg-Bamberg 1 : 200, Bamberg-Hochstadt 1 : 156, Hochstadt - Probstzella 1 : 40, ferner Hochstadt - Neuenmarkt 1 : 160, Neuenmarkt-Münchberg 1 : 40 und Münchberg-Hof 1 : 100.

Von dieser Hauptlinie zweigen, wie schon in vorstehender Abhandlung erwähnt, ab:

a. Bahnhof Eichstätt - Stadt Eichstätt, die einzige schmalspurige Staatsbahnstrecke Bayerns, 5 km lang, führt in nordöstlicher Richtung in einer Steigung von 1 : 40 nach der Stadt Eichstätt. Sie hat eine Spurweite von 1 m und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km befahren.

b. Georgensgmünd-Spalt, 7 km lang, hat westliche Richtung, eine Maximalsteigung von 1 : 250, ist s. Z. als Vizinalbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

c. Roth - Greding, 39 km lang, hat vorherrschend südöstliche Richtung, eine Maximalsteigung von 1 : 40, ist als Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

d. Erlangen - Gräfenberg, 28 km lang, hat bis Eschenau östliche und von da bis zu ihrem Endpunkt nordöstliche Richtung. Sie ist als Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 40 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

e. Bamberg - Schweinfurt, 57 km lang, liegt auf dem Steigerwalde. Sie überschreitet gleich hinter Bamberg den Main und führt in nordwestlicher Richtung unter Benutzung des Mainthales auf dem rechten Ufer nahe des Flusses

über die Stadt Schweinfurt bis zur Station Oberndorf Schweinfurt, wo sie in die Linie Würzburg-Meiningen einfällt. Sie hat eine Maximalsteigung von 1 : 200.

f. Lichtenfels-coburgische Grenze, 8 km lang, erhebt sich in nördlicher Richtung aus dem Mainthal mit Steigungen bis 1 : 100 zu den südlichen Abhängen des Thüringer Waldes und findet Fortsetzung in der Werrabahn über Coburg und Meiningen nach Eisenach. Sie ist an die Werrabahngesellschaft verpachtet.

g. Ludwigstadt-Lehesten, ist Eigenthum des meiningischen Staats, steht aber im Betriebe der bayerischen Staatsbahnverwaltung. Sie ist 8 km lang, als fremde Pachtbahn aber in obiger Gesammtaufrechnung nicht mit enthalten. Sie liegt auf dem Frankenwalde und der politischen Eintheilung nach mit ihrer Anfangsstrecke in Bayern und mit der Endstrecke im Herzogthum Meiningen. Sie hat eine Maximalsteigung von 1 : 33, ist als Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

h Neuenmarkt-Bayreuth-Schnabelwaid, 39 km lang, liegt bis Bayreuth auf dem westlichen Abhange des Fichtelgebirges, von da bis Schnabelwaid auf dem fränkischen Jura, hat südliche Richtung, überschreitet den weissen Main, nimmt in Bayreuth die unter I d. behandelte Zweigbahn von Weiden auf, überbrückt hierauf den rothen Main und fällt bei Station Schnabelwaid in die Linie Eger-Nürnberg-Crailsheim ein. Sie hat Steigungen bezw. Gefäll bis 1 : 90.

i. Münchberg-Helmbrechts, 10 km lang, liegt auf dem nordwestlichen Abhange des Fichtelgebirges, hat nordwestliche Richtung, Steigung bezw. Gefäll bis 1 : 40, ist als Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

III. München-Ingolstadt-Treuchtlingen-Würzburg-Aschaffenburg und Würzburg-Meiningen, ist bis Treuchtlingen gleichbedeutend mit der unter II. behandelten Hauptlinie, von Treuchtlingen aus mit der gemeinsamen Strecke bis Würzburg 139 km, mit Würzburg-Aschaffenburg-Grenze 106 km und Würzburg-Grenze gegen Meiningen 101 km lang. Sie liegt von Treuchtlingen bis Gunzenhausen auf dem fränkischen Jura, dann bis Steinach auf der fränkischen Terrasse und von da bis Würzburg auf dem Steigerwald. Sie hat auf dieser Strecke durchweg nordwestliche Richtung, benutzt zuerst das Thal der Altmühl, überbrückt diese kurz vor Gunzenhausen, schneidet hier die Strecke Nördlingen-Pleinfeld, verlässt dann das Altmühlthal, schneidet in Ansbach die Linie Crailsheim-Nürnberg, entsendet bei Steinach südwestlich eine Zweigbahn nach Rothenburg, tritt bei Marktbreit an das linke Mainufer, hat von Heidingsfeld gemeinsames Planum mit der Odenwaldbahn (Würzburg-Heidelberg) und trifft nach Ueberbrückung des Flusses auf den Eisenbahnknotenpunkt Würzburg, in welchen ausser der eben genannten Odenwaldbahn südöstlich die Linie von Passau-Regensburg-Nürnberg einfällt Die hier zu behandelnde Linie gabelt sich nun nordwestlich in die Aschaffenburger Linie und nordöstlich in die nach Meiningen. Die Erstere tritt nun auf die südlichen Abhänge der Hohen Rhön, verbleibt hart am rechten Ufer des Main, führt über Wernfeld, wo östlich die Abkürzungslinie von Schweinfurt einfällt, überbrückt die fränkische Saale und trifft auf die Station Gemünden, von wo nordöstlich die Lokalbahn nach Hammelburg und nördlich die Linie bis an die preussische Grenze gegen Elm abgeht. Nun nimmt die Bahn westliche Richtung an, entsendet bei Lohr südlich eine Zweigbahn nach Wertheim, verlässt gleichzeitig das Thal des Main, steigt zum Spessart auf, durchbricht das Gebirge in einem 925 m langen Tunnel und senkt sich hierauf bei zunächst rapidem Gefäll bis zur Station Aschaffenburg

und damit wieder das Mainthal erreichend. Von hier führt südlich eine Zweigbahn nach Miltenberg und Amorbach, und andererseits findet die Bahn Fortsetzung westlich in der Hessischen Ludwigsbahn nach Darmstadt und Mainz, während sie selbst nordwestlich auf dem rechten Ufer des Main bis zur preussischen Grenze führt, wo sich die Linie der Hessischen Ludwigsbahn nach Frankfurt a. M. anschliesst.

Die Linie nach Meiningen liegt bis Schweinfurt auf den südlichen und dann auf den östlichen Abhängen der Hohen Rhön. Sie hat bis Rottendorf östliche Richtung und gleiches Planum mit der Linie Würzburg-Nürnberg-Passau, wendet sich dann nach Nordosten, führt über Weigolshausen, wo westlich die Abkürzungslinie Schweinfurt-Wernfeld abgeht, und weiter zwischen Main und Wern nach Schweinfurt, wo östlich die unter II c. behandelte Linie Bamberg-Schweinfurt einfällt. Von hier aus geht sie im Thal der Wern bis Ebenhausen, entsendet hier nordwestlich eine Zweigbahn nach Bad Kissingen, durchbricht das Gebirge in einem 400 m langen Tunnel, überschreitet dann bei Neustadt die fränkische Saale, entsendet von dort nordwestlich eine Zweigbahn nach Bischofsheim und findet auf der Landesgrenze hinter Mellrichstadt Fortsetzung in der in bayerischem Betrieb stehenden meiningischen Staatsbahnstrecke nach Meiningen (Station der Werrabahn), in welch Erstere kurz vor Meiningen bei Ritschenhausen die preussische Staatsbahnlinie von Erfurt einfällt.

Das Maximum der Steigungen bezw. des Gefälls stellt sich auf den einzelnen Theilstrecken dieser Hauptlinie, wie folgt: Treuchtlingen-Gunzenhausen 1 : 200, Gunzenhausen-Ochsenfurt 1 : 100, Ochsenfurt-Würzburg 1 : 97, Würzburg-Gemünden 1 : 103, Gemünden-Aschaffenburg 1 : 50, Würzburg-Schweinfurt 1 : 200 und Schweinfurt-Meiningen 1 : 100.

Von dieser Hauptlinie zweigen, wie schon in vorstehender Abhandlung erwähnt, ab:

a. Steinach-Rothenburg a. d. Tauber, 11 km lang, hat südwestliche Richtung, Steigungen bis 1 : 70, ist s. Z. als Vizinalbahn gebaut und wird secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Die bayerische Theilstrecke von der Odenwaldbahn hat von Würzburg bis Heidingsfeld gemeinsames Planum mit der Linie München-Aschaffenburg und führt von da ab in südwestlicher Richtung bis zur Landesgrenze, wo sie Fortsetzung in der badischen Staatsbahn nach Heidelberg findet. Sie liegt auf dem Steigerwald, zu dem sie mit einem Maximum von 1 : 70 aufsteigt. Die Gesammtlänge einschliesslich der Doppelstrecke beträgt 24 km. Die Bahn steht in badischem Staatsbahnbetrieb.

c. Gemünden-Hammelburg, 28 km lang, steigt aus dem Mainthal unter Benutzung des Thales der fränkischen Saale mit einem Maximum bis 1 : 40 zur hohen Rhön auf und wird durch das Gebirge scharf an den Fluss herangedrängt, woraus sich aus der ersten Hälfte eine nordöstliche und dann eine mehr östliche Richtung ergiebt. Sie ist als Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

d. Gemünden-preussische Grenze gegen Elm (Sinnthalbahn), 22 km lang, steigt in nördlicher Richtung unter Benutzung des Sinnthales mit einem Maximum von 1 : 100 zur Hohen Rhön auf. Durch diese sehr beengt, muss sie die Sinn wiederholt überbrücken und überdies einen Bergvorsprung mittelst eines 420 m langen Tunnels durchbrechen. Auf der Grenze findet sie Fortsetzung in der preussischen Staatsbahn bis Elm (Station der Main-Weserbahn Cassel-Frankfurt a. M.) und steht in preussischem Staatsbahnbetriebe.

e. Lohr-Wertheim, 36 km lang, wird bei südlicher Richtung durch den Spessart hart an das rechtsseitige Mainufer herangedrängt, durchbricht zwei Bergvorsprünge mittelst Tunnels und überschreitet kurz vor Wertheim den hier die Grenze gegen Baden bildenden Main. Die Eigenthumsgrenze liegt in der Mitte der Mainbrücke. Die Bahn findet Fortsetzung in der badischen Staatsbahn nach Lauda und weiter nach Süden. Sie ist bereits als Secundärbahn gebaut, hat Steigungen bezw. Gefäll bis 1 : 200 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

f. Aschaffenburg - Miltenberg - Amorbach, 45 km lang, läuft in südlicher Richtung parallel zu der eben behandelten Zweigbahn, liegt zunächst auf dem rechten Mainufer an den westlichen Abhängen des Spessart, tritt bei Wörth auf das linke Mainufer und hiermit auf die nordöstlichen Abhänge des Odenwaldes. Bis Miltenberg begleitet sie den Fluss und führt dann weiter südlich bis zu ihrem Endpunkte Amorbach. Bis Miltenberg ist sie als Vollbahn gebaut, wird als solche betrieben und hat auf diesem Theil keine stärkeren Steigungen als 1 : 200, die Endstrecke Miltenberg-Amorbach ist als Secundärbahn mit Maximalsteigungen bis 1 : 166 hergestellt und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

g. Weigolshausen-Wernfeld, 37 km lang, liegt auf den südlichen Abhängen der Hohen Rhön, benutzt durchweg das Thal der Wern, welche sie wiederholt überbrückt, und woraus sich zunächst eine südwestliche und dann eine nordwestliche Richtung ergiebt. Sie liegt hauptsächlich im Gefäll mit einem Maximum von 1 : 133.

h. Ebenhausen-Kissingen, 9 km lang, erhebt sich in nordwestlicher Richtung aus dem Wernthale zur Hohen Rhön und senkt sich darauf mit einem Gefäll von 1 : 50 in das Thal der fränkischen Saale, in welchem Kissingen liegt.

i. Neustadt a. d. S. - Bischofsheim, 19 km lang, erhebt sich bei nordwestlicher Richtung mit Steigungen bis 1 : 40 aus dem Saalethal zur Hohen Rhön, auf deren oberem Theile der Endpunkt Bischofsheim liegt. Sie ist als Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

IV. München - Grafing - Rosenheim - Kufstein und Rosenheim-Salzburg, in der gemeinschaftlichen Strecke München - Rosenheim 65 km, in Rosenheim-Grenze gegen Kufstein 32 km und Rosenheim-Grenze gegen Salzburg 82 km lang, liegt mit der gemeinsamen Anfangstrecke von München bis Rosenheim auf der bayerischen Hochebene, von da ab liegt jedoch die Kufsteiner Linie auf den bayerischen Alpen und die Salzburger Linie auf den nördlichen Abhängen der Salzburger Alpen. Die Bahn beginnt auf dem Centralbahnhofe München, führt als Münchener Gürtelbahn über den Süd- und Ostbahnhof, wendet sich bei ihrem Austritt aus der Stadt München nach Südosten, geht über die als Schwellenimprägnirungsanstalt wichtige Station Kirchseeon und führt unter Benutzung verschiedener Thäler über die Station Grafing zunächst nach dem Eisenbahnknotenpunkt Rosenheim, in welchen ausserdem die alte München-Rosenheimer Linie von Westen und nordöstlich die Linie von Eisenstein - Landau - Mühldorf einfallen. Hier gabelt sich die Bahn in die Kufsteiner und in die Salzburger Linie. Die Erstere führt hart am linken Ufer des Inn bis zur österreichischen (Tiroler) Grenze, auf welcher sie Fortsetzung in der österreichischen Südbahn nach Kufstein-Innsbruck und weiter über den Brenner nach Italien findet.

Die Salzburger Linie überschreitet direct bei dem Gabelpunkt den Inn, führt an dem Fuss der Alpen entlang und wird durch das Terrain, besonders

durch die Seen der bayerischen Hochebene zu häufigen Abweichungen von ihrer östlichen Hauptrichtung gezwungen. Bei Prien am westlichen Ufer des Chiemsees entsendet sie südwestlich eine Zweigbahn nach Aschau, bei Uebersee am südöstlichen Ende desselben Sees eine solche südwestlich nach Marquardtstein und dann kurz vor der Grenze bei Freilassing gleichfalls südwestlich eine Zweigbahn nach Reichenhall und weiter nach Berchtesgaden. Auf der österreichischen (salzburgischen) Grenze findet sie Fortsetzung in der österreichischen Staatsbahn nach der Stadt Salzburg und weiter nach Linz und Wien. Das Maximum der Steigungen bezw. des Gefälls beträgt auf der Anfangsstrecke München-Grafing-Rosenheim 1 : 200, auf der Tiroler Linie nach Kufstein 1 : 150 und auf der Salzburger Linie 1 : 90.

Zu dieser Hauptbahn gehören folgende Linien als directe bezw. indirecte Zweigbahnen.

a. München-Holzkirchen-Rosenheim, 74 km lang, liegt auf der bayerischen Hochebene, beginnt auf dem Centralbahnhofe in München, führt in südlicher Richtung auf dem linken Ufer der Isar bis Grosshesselohe, überschreitet hier den Fluss und steigt in südöstlicher Richtung zur Hochebene bis zur Station Holzkirchen an, wo sie südwestlich eine Zweigbahn nach Tölz und südöstlich eine solche nach Schliersee sendet. Nun wendet sie sich nach Osten, durchzieht unter Benutzung eines Nebenthales des Inn die Hochebene und trifft auf Station Rosenheim. Das Maximum der Steigungen bezw. des Gefälls beträgt auf München-Holzkirchen 1 : 120 und auf der Theilstrecke Holzkirchen-Rosenheim 1 : 100.

b. Holzkirchen-Tölz, 21 km lang, hat zunächst südöstliche Richtung und führt dann in südwestlicher Richtung an den äussersten Nordabhängen der bayerischen Alpen entlang über Schaftlach, wo die in eigenem Betriebe stehende Privatbahn südlich von Gmund einfällt, nach dem Endpunkte Tölz. Sie ist s. Z. als Vizinalbahn gebaut, hat Steigungen bezw. Gefäll bis 1 : 105 und wird als Secundärbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

c. Holzkirchen-Schliersee, 25 km lang, hat zunächst östliche Richtung, wendet sich aber bald behufs Benutzung eines Flussthales nach Südosten, steigt in diesem zu den bayerischen Alpen empor, führt über Miesbach, welches seiner Kohlenlager wegen bei der Kohlenarmuth Bayerns doppelt wichtig ist, und dringt unter Benutzung des engen Thales eines anderen Gebirgswassers noch weiter in die Alpen ein, auf welchen sie bei Schliersee ihren Endpunkt erreicht. Die erste Theilstrecke bis Miesbach hat ein Steigungsmaximum von 1 : 90, die Reststrecke ein solches von 1 : 55.

d. Eisenstein-Rosenheim, 214 km lang. Die Bahn beginnt auf dem auf der bayerisch-böhmischen Landesgrenze bei Eisenstein angelegten Bahnhofe, steht rückwärts mittelst der böhmischen Eisenbahnen mit Pilsen und Prag in Schienenverbindung, hat im Allgemeinen südwestliche Richtung und liegt mit der Theilstrecke Eisenstein-Deggendorf nördlich der Donau auf dem böhmisch-bayerischen Waldgebirge, welches in diesem Theil speciell „Bayerischer Wald“ heisst, südlich der Donau aber bis nach Rosenheim auf der bayerischen Hochebene. Innerhalb des ersten Theils benutzt sie verschiedene Fluss- und Gebirgsthäler, zunächst das des Regen, wobei sie den Fluss mehrmals überbrücken muss und wiederholt die Anlage von Tunneln erforderlich war. Den Terrainverhältnissen angepasst, ergiebt sich eine häufig wechselnde Richtung, welche im Ganzen aber nach Südwesten strebt. Bei Deggendorf überschreitet sie die Donau, womit sie auf die bayerische Hochebene tritt, hält sich am linken Ufer der Isar, kreuzt bei Plattling die Linie Regensburg-Passau, führt über Landau, nimmt bei Pilsting westlich die unter

I b. behandelte Linie Landshut-Landau auf, wendet sich nun schärfer nach Süden, überbrückt die Isar, weiterhin die Vils, nimmt bei Neumarkt a. d. Rott westlich die unter I a. behandelte Linie von Landshut auf, entsendet hier gleichzeitig östlich eine Zweigbahn nach Passau, kreuzt in Mühldorf die Linie München-Simbach, tritt nun an den Inn heran, denselben im Allgemeinen auf dem linken Ufer, wegen schwieriger Terrainverhältnisse auf diesem aber bei zweimaliger Ueberbrückung auf kurze Strecke das rechte Ufer begleitend, und mündet in den Eisenbahnknotenpunkt Rosenheim. Das Maximum der Steigungen bezw. des Gefälls beträgt auf der bayerischen Waldstrecke Eisenstein-Deggendorf 1 : 80, Deggendorf-Mühldorf 1 : 100, Mühldorf-Rosenheim 1 : 200. Die Theilstrecke Eisenstein-Plattling wird auch Waldbahn und die Theilstrecke Mühldorf-Rosenheim Innthalbahn genannt.

e. Neumarkt a. d. Rott - Pocking - Passau (Rottthalbahn), 97 km lang, bewegt sich bei östlicher Richtung auf dem grössten Theil ihrer Länge im Thal der Rott, welche sie mehrmals überbrückt, verlässt dasselbe aber kurz vor der Mündung der Rott in den Inn, wendet sich nun nach Norden gegen Passau zu und fällt kurz vor Passau in die Linie von Regensburg ein. Das Maximum der Steigungen bezw. des Gefälls beträgt zwischen Neumarkt und Pocking 1 : 100 und zwischen Pocking und Passau 1 : 40. Sie ist als Secundärbahn gebaut und wird zwischen Neumarkt und Pocking mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km und zwischen Pocking und Passau mit einer solchen von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

f. Prien-Aschau, 10 km lang, liegt am südlichen Rande der bayerischen Hochebene und führt in südwestlicher Richtung in einer durch besondere lokale Terrainverhältnisse bedingten Steigung von 1 : 50, welcher ein geringeres Gefäll folgt, bis zu ihrem am Fusse der Alpen gelegenen Endpunkt Aschau. Die Bahn ist s. Z. als Vizinalbahn gebaut und wird als Secundärbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

g. Uebersee-Marquardtstein, 8 km lang, führt in südlicher Richtung unter Benutzung eines Gebirgsthales mit einer Maximalsteigung von 1 : 150 zu ihrem am nördlichen Abhange der Alpen gelegenen Endpunkte. Sie ist als Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

h. Freilassing-Reichenhall-Berchtesgaden, 33 km lang, hat im Allgemeinen südliche Richtung, benutzt in ihrem ersten Theil bis Reichenhall das Thal der Saalach mit einem Steigungsmaximum von 1 : 200, tritt hier aber auf die Salzburger Alpen und erklimmt dieselben unter Steigungen bis 1 : 25. Bis Reichenhall ist sie bezüglich des Baues und Betriebes Vollbahn, die Gebirgsstrecke aber ist als Secundärbahn hergestellt und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 6 Minuten pro 1 km betrieben.

V. Lindau-Augsburg-Gunzenhausen-Pleinfeld-Nürnberg-Bamberg-Hof, ist von Lindau bis Pleinfeld 318 km lang, von da ab aber gleichbedeutend mit der unter II. behandelten Linie. Sie liegt mit ihrem südlichsten Theil bis Kempten auf den Algäuer Voralpen, von da bis zur Donau bei Donauwörth auf der bayerischen Hochebene, und nördlich der Donau mit dem hier noch zu behandelnden Stück bis Pleinfeld auf dem schwäbisch-fränkischen Jura. Bis Immenstadt hat sie vorherrschend östliche, dann aber im Allgemeinen nordöstliche Richtung. Die Bahn steht in Lindau rückwärts mittelst der dem bayerischen Staat gehörigen Anfangsstrecke der Bodensee-Gürtelbahn bis zur österreichischen (Vorarlberger) Landesgrenze gegen Bregenz mit der Vorarlberger Bahn und indirect

durch diese mit dem schweizerischen Bahnnetz in Verbindung. Diese Theilstrecke ist 6 km lang, steht aber in pachtweisem Betriebe der österreichischen Staatseisenbahn.

Die hier zu behandelnde Hauptbahn beginnt bei der auf einer Insel im Bodensee gelegenen Stadt Lindau, ist mittelst eines besonders erbauten Dammes nach dem Festlande herübergeführt, wendet sich bald darauf, durch die Landesgrenze bedingt, nach Osten, in welcher Hauptrichtung, von der des schwierigen Terrains wegen aber oft abgewichen werden musste, sie unter Benutzung von Gebirgsthälern, Ueberbrückungen von Zuflüssen des Bodensees und Durchbrechung vorspringender Bergmassen mittelst eines Tunnels, dem Thal der Iller zustrebt, welches sie bei Immenstadt erreicht. Bei dieser Station entsendet sie südöstlich eine Zweigbahn nach Sonthofen, während sie selbst, dem Lauf des Flusses folgend, nunmehr nordöstliche Richtung annimmt; bei Kempten verlässt sie das Illerthal unter Ueberbrückung des Flusses, entsendet nördlich eine Zweigbahn nach Ulm, strebt dem Wertachthal zu, erreicht dies bei Biessenhofen, wo südlich eine Zweigbahn nach Oberdorf abgeht, überbrückt den Fluss bei Kaufbeuren und verbleibt nun auf dessen rechtem Ufer in dem zwischen der Wertach und östlich dem Lech gelegenen ebenen Lechfelde bis hin nach Augsburg. Auf dieser Strecke entsendet sie bei Buchloe westlich eine Zweigbahn nach Memmingen (Station der Linie Kempten-Ulm) und östlich eine solche nach München, sowie weiterhin bei Bobingen südöstlich eine Zweigbahn von Schongau einfällt. Bei Augsburg kreuzt die Bahn die Linie Simbach-München-Ulm, geht hier über die Wertach und führt auf dem linken Ufer des Lech nach Donauwörth. Hier überschreitet sie die Donau, kreuzt die Linie Regensburg-Ulm und zieht sich mit einer Ausbiegung nach Westen der Stadt Nördlingen und hiermit der württembergischen Grenze zu, steht hier mit den württembergischen Staatsbahnen durch eine Bahn westlich bis an die Grenze und mit der Linie Crailsheim-Nürnberg durch eine Zweigbahn nach deren Station Dombühl in Verbindung, wendet sich wieder nach Nordosten, überschreitet bei Gunzenhausen die Altmühl, kreuzt gleichzeitig die unter III. behandelte Linie München-Aschaffenburg und führt nunmehr in östlicher Richtung nach der Station Pleinfeld der unter II. behandelten Linie München-Probstzella bezw. Hof. Von hier aus ist sie gleichbedeutend mit dieser. Das Maximum der Steigungen bezw. des Gefälls stellt sich auf den einzelnen Strecken, wie folgt: Lindau-Biessenhofen 1 : 100, Biessenhofen-Augsburg 1 : 150, Augsburg-Donauwörth 1 : 124, Donauwörth-Gunzenhausen 1 : 180, Gunzenhausen-Pleinfeld 1 : 200.

Mit dieser Hauptlinie stehen folgende Zweigbahnen direct oder indirect in Verbindung:

a. Immenstadt-Sonthofen, 8 km lang, hat südöstliche Richtung, liegt in den Algäuer Alpen, benutzt das Thal der oberen Iller unter einmaliger Ueberschreitung des Flusses und Steigungen bis 1 : 100 und findet in Sonthofen Fortsetzung nach Süden bis Oberstdorf mittelst der gleichnamigen, im Sommer 1889 eröffneten Privatbahn. Die Staatsbahnstrecke ist s. Z. als Vizinalbahn gebaut und wird als Secundärbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Kempten-Ulm (Illerbahn), 85 km lang, zweigt von Kempten aus nach Ueberschreitung der Iller von der Hauptlinie ab, wendet sich hierbei nach Nordwesten, hält sich stets in der Nähe des Flusses auf dem rechten Ufer desselben, nimmt in Memmingen östlich die Bahn von Buchloe auf, entsendet später bei Senden eine Zweigbahn nach Weissenhorn und mündet bei Neuulm in die Linie

Simbach - München - Ulm. Auf der südlichen Theilstrecke Kempten - Memmingen kommen Steigungen bis 1 : 140 vor und auf der Strecke weiter nach Neuulm ein Gefällmaximum von 1 : 200.

c. Senden-Weissenhorn, 10 km lang, liegt auf der bayerischen Hochebene, zu der sie bis zur Mitte der Bahn in östlicher Richtung mit 1 : 60 ansteigt, worauf sie sich in südöstlicher Richtung zu ihrem Endpunkt Weissenhorn senkt. Sie ist s. Z. als Vizinalbahn gebaut und wird als Secundärbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

d. Biessenhofen - Oberdorf, 7 km lang, steigt in südlicher Richtung aus dem Thal der Wertach unter Ueberschreitung des Flusses mit einem Maximum von 1 : 111 zur bayerischen Hochebene auf, ist s. Z. als Vizinalbahn gebaut und wird als Secundärbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Sie findet in Oberdorf Fortsetzung weiter nach Süden bis Füssen in der gleichnamigen, Anfang 1889 eröffneten Privatbahn.

e. Buchloe-Memmingen, 46 km lang, liegt auf der bayerischen Hochebene, überbrückt bei zuerst nordwestlicher Richtung bald hinter Buchloe die Wertach, nimmt später südwestliche Richtung an, wechselt mehrfach zwischen Steigung und Gefäll bis 1 : 140 und trifft in Memmingen auf die unter V b. erwähnte Illerbahn. Neuerdings, mit Eröffnung im Herbst 1889, ist diese Strecke um 7 km westlich bis zur württembergischen Grenze gegen Leutkirch bei gleichzeitigem Weiterbau seitens Württembergs von dort verlängert worden. In obiger Aufrechnung ist diese Endstrecke noch nicht mit enthalten.

f. Buchloe - München, 61 km lang; dieselbe durchzieht bei vorherrschend nordöstlicher Richtung zunächst das Lechfeld, schneidet bei Kaufering die Zweigbahn Bobingen-Schongau, überschreitet gleich darauf den Lech, tritt später in das Thal der Amper, überbrückt diese und fällt bei Pasing vor München in die Linie München - Ulm ein. Das Maximum der Steigungen bezw. des Gefälls beträgt 1 : 200.

g. Bobingen-Schongau, 56 km lang, führt in südlicher Richtung zwischen der unter V. genannten Hauptbahn und dem Lech innerhalb des Lechfeldes zunächst nach Kaufering, schneidet hier die vorige Linie Buchloe - München, berührt darauf die Stadt Landsberg und endet weiter südlich auf Station Schongau. Sie hält sich fast durchweg hart am linken Ufer des Lech. Die ältere Theilstrecke Bobingen - Landsberg ist als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber als Secundärbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat Steigungen bis 1 : 200; die Theilstrecke Landsberg-Schongau dagegen hat Steigungen bis 1 : 50, ist bereits als Secundärbahn hergestellt und wird nur mit einer Geschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km befahren.

h. Nördlingen - Grenze gegen Württemberg, 4 km lang, hat westliche Richtung und findet auf der Grenze Fortsetzung in der württembergischen Staatsbahn nach Stuttgart, welcher sie auch pachtweise zum Betriebe überlassen ist.

VI. Simbach-München-Ulm (Orientzuglinie), 270 km lang, durchzieht den Süden des Königreichs von der östlichen Grenze gegen Oesterreich in vorherrschend westlicher Richtung bis zur Grenze gegen Württemberg und liegt durchweg auf der bayerischen Hochebene. Sie steht auf der Grenze (Mitte der Innbrücke) rückwärts mit der österreichischen Staatsbahn gegen Linz und Wien in Verbindung, führt in zunächst scharf westlicher Richtung am linken Ufer des Inn nahe des Flusses, kreuzt bei Mühldorf die unter IV d. behandelte Linie Eisenstein-Rosenheim, verlässt hiermit den Inn und dessen Thal, wendet

sich später nach Südwesten auf München zu, entsendet bei Schwaben nördlich eine Zweigbahn nach Erding, vereinigt sich kurz vor München mit der Rosenheimer Linie und führt mit dieser zusammen als Münchener Gürtelbahn über den Ostbahnhof, dann nach Ueberbrückung der Isar über den Südbahnhof und läuft in den Centralbahnhof München ein. Von hier aus führt sie wieder in zunächst scharf westlicher Richtung bis Pasing, entsendet hier südlich eine Zweigbahn nach Starnberg und weiter, hat jetzt nordwestliche Richtung, nimmt kurz vor Augsburg bei Hochzoll eine Zweigbahn von Ingolstadt auf, überschreitet den Lech und schneidet bei Augsburg selbst die unter V. behandelte Linie Lindau-Hof; weiterhin bei Neuoffingen tritt sie an das rechte Donauufer und verbleibt auf diesem, bis sie zwischen Neuulm und Ulm den hier die Grenze gegen Württemberg bildenden Strom überschreitet. Hier findet sie Fortsetzung über Stuttgart-Strassburg bis nach Paris. Von Neuoffingen an führt die Linie Regensburg-Ulm mit ihr auf gleichem Planum nach dem gemeinsamen Endpunkt. Maximalsteigung bezw. Gefäll beträgt auf der Theilstrecke Simbach-München 1 : 200. auf München-Augsburg 1 : 249 und auf Augsburg-Ulm 1 : 150.

An directen und indirecten Zweigbahnen gehören hierher folgende:

a. Schwaben-Erding, 14 km lang, senkt sich in nördlicher Richtung mit einem Maximum von 1 : 200 bis zu ihrem Endpunkte bei Erding. Sie ist s. Z. als Vizinalbahn, jedoch nach den Normen für Hauptbahnen gebaut, wird aber gegenwärtig als Secundärbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Pasing-Starnberg-Tutzing-Penzberg und Peissenberg, 77 km lang, liegt auf der bayerischen Hochebene, führt in südwestlicher Richtung auf dem linken Ufer der Wurm zunächst bis Starnberg am Nordrande des Wurmsees, wobei von besonderem Interesse ist, dass das Terrain für den dortigen Bahnhof dem See durch Erdanschüttungen abgerungen werden musste. Von da ab begleitet sie das westliche Ufer des Sees bis hinter Station Tutzing, gabelt sich in die Penzberger Linie, welche südöstlich am See weiter führt und in Penzberg am Nordabhang der bayerischen Alpen endigt, und in die Peissenberger, welche in südwestlicher Hauptrichtung über Weilheim, woselbst wiederum eine Zweigbahn südlich nach Murnau geht, bis Peissenberg führt. Diese beiden Linien sind wegen der von ihnen ins Schienennetz gezogenen Kohlenwerke von besonderer Wichtigkeit. Auf der gemeinsamen Theilstrecke Pasing-Tutzing und auf beiden Zweigen beträgt das Maximum an Steigungen bezw. Gefäll 1 : 100. Die gleichfalls als Vollbahn gebaute Theilstrecke Weilheim-Peissenberg wird als Secundärbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

c. Weilheim-Murnau, 21 km lang, steigt in südlicher Richtung wiederholt im Verhältniss bis 1 : 60 zu der in der Nähe des Staffelsees am Nordabhang der bayerischen Alpen gelegenen Station Murnau auf und findet von da ab Fortsetzung nach Süden in der gleichnamigen, im Sommer 1889 eröffneten Privatbahn nach Partenkirchen. Sie ist s. Z. als Vizinalbahn gebaut und wird als Secundärbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

VII. Regensburg-Ingolstadt-Ulm (Donauthalbahn), von Regensburg bis Neuoffingen 171 km lang; von dort bis Ulm erscheint diese Linie als zweites Gleis zu der unter VI. behandelten Bahn Simbach-München-Ulm. Sie hält sich bei südwestlicher Hauptrichtung stets im Thal der Donau und zwar bei vier-

fachem Uferwechsel theils nördlich, theils südlich des Stromes. Sie geht von dem Eisenbahnknotenpunkt Regensburg aus, überschreitet bald darauf auf eigener Brücke den Strom und tritt hiermit auf das nördliche linke Ufer, entsendet bei Station Sinzing westlich eine Zweigbahn nach Alling, überbrückt bald wieder den Fluss, schickt bei Saal abermals westlich eine Zweigbahn nach Kelheim, trifft später auf den auf dem gleichen, dem rechten, Donauufer gelegenen Centralbahnhof Ingolstadt, entsendet hier südwestlich eine Zweigbahn nach Augsburg (Hochzoll), überbrückt vor Donauwörth den Lech und bei dieser Station auf gemeinschaftlichen Gleiseanlagen mit der unter V. behandelten Linie Lindau-Hof abermals die Donau, wodurch sie das nördliche, linke Ufer gewinnt. Auf diesem verbleibt sie bis kurz vor ihrer Einmündung in die Münchener Linie bei Neuoffingen, weshalb sie hier wieder die Donau überschreiten muss. Steigungen über 1 : 200 kommen auf der ganzen Linie nicht vor.

Von dieser Hauptlinie zweigen, wie schon vorstehend erwähnt, ab:

a. Sinzing-Alling, 4 km lang, liegt auf dem nördlichen Donauufer, hat westliche Richtung und steigt unter Benützung eines kleinen Flussthales mit einem Maximum von 1 : 150 zu ihrem Endpunkt auf. Sie ist s. Z. als Vizinalbahn gebaut und wird als Secundärbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Saal-Kelheim-Donaulände, 5 km lang, liegt auf dem südlichen Donauufer, hat westliche Richtung, steigt zu dem Bahnhof Kelheim mit einem Maximum von 1 : 200, von da ab aber zu dem hohen Donauufer mit 1 : 60 auf. Die Stadt Kelheim liegt auf dem nördlichen Donauufer und ist mit dem Bahnhof Kelheim mittelst einer Strassenbrücke verbunden. Die Bahn ist als Vollbahn gebaut, wird aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben, und zwar findet auf Kelheim-Donauufer nur Güterverkehr statt.

c. Ingolstadt-Augsburg (Hochzoll), 62 km lang, liegt auf der bayerischen Hochebene und führt in südwestlicher Richtung bis zur Station Hochzoll, wo sie in die unter VI. behandelte Hauptlinie Simbach-München-Ulm einfällt, und auf deren Gleisen sie in Augsburg eingeführt wird. Das Maximum der Steigungen bezw. Gefäll beträgt 1 : 200.

VIII. Passau - Regensburg - Nürnberg - Würzburg - Aschaffenburg, ist von Passau bis Würzburg 321 km lang, von da ab aber gleichbedeutend mit der unter III. behandelten Hauptlinie München - Würzburg - Aschaffenburg. Die Bahn hat fast durchweg mit nur ganz geringen Abweichungen nordwestliche Richtung, liegt von Passau bis Regensburg auf dem rechten Donauufer, zum grössten Theil im Thal derselben, von Regensburg bis Nürnberg auf dem fränkischen Jura, dann auf der fränkischen Terrasse und zuletzt auf dem Steigerwald. Sie beginnt auf der österreichischen Grenze östlich von Passau und steht hier rückwärts in Anschluss an die österreichische Staatsbahn von Wien und Linz. Gleich diesseits der Grenze überschreitet die Bahn den Inn und tritt bei äusserst ungünstigem Terrain in die Stadt Passau. Die beschränkten Raumverhältnisse, dadurch veranlasst, dass die Stadt zwischen Donau und Inn eingezwängt ist und der nordöstliche Theil der bayerischen Hochebene, der Steinhardtwald, zwischen Inn und Vils knapp und schroff zur Donau abfällt, machte es nothwendig, dass die Bahn mittelst eines Tunnels unter den Strassen in die Stadt eingeführt werden musste. Gleich hinter Passau nimmt sie südwestlich die unter IV c. behandelte Zweigbahn von Neumarkt a. d. Rott in ihr Gleise gegen Passau auf. So bleibt sie bis auf halbem Weg gegen Vilshofen hart an die Donau herangedrängt, überschreitet bei genanntem Ort die Vils, weiterhin

bei Plattling die Isar, kreuzt hier die unter IVd. behandelte Linie Eisenstein-Rosenheim, nimmt bei Straubing und weiter bei Sünching südlich die unter Ic. behandelten Zweigbahnen von Neufahrn-Geiselhöring auf und fällt in Obertraubling bis hin zum Eisenbahnknotenpunkt Regensburg zusammen mit der unter I. behandelten Hauptbahn München-Hof. Bald hinter Regensburg überschreitet sie getrennt von der unter VII. behandelten Linie Regensburg-Ulm auf eigener Brücke die Donau, verlässt hiermit den Strom, steigt nun unter Benutzung von Flussthälern zum fränkischen Jura an, senkt sich dann zur Ebene bei Neumarkt, überschreitet hier den Ludwigscanal, entsendet von der Station Neumarkt südlich eine Zweigbahn nach Freystadt und Beilngries, überbrückt nochmals den Canal, entsendet bei Feucht östlich eine Zweigbahn nach Altdorf, südlich eine solche nach Wendelstein und trifft nun auf den Eisenbahnknotenpunkt Nürnberg. Von hier aus läuft sie zusammen mit der München-Nürnberg-Hofer Linie auf gleichem Planum und parallel mit der Privatbahn Nürnberg-Fürth (Ludwigsbahn) bis Fürth, überschreitet auf dieser Strecke den Ludwigscanal zum dritten Mal, bewegt sich dann unter Benutzung von Flussthälern auf der fränkischen Terrasse, entsendet bei Siegelsdorf südwestlich eine Zweigbahn nach Langenzenn, bei Neustadt eine solche in gleicher Richtung nach Windsheim, tritt nun auf den Steigerwald, überschreitet an dessen westlichem Abhang bei Kitzingen den Main und vereinigt sich bald darauf in der Station Rottendorf mit der aus Norden kommenden Linie von Schweinfurt, mit welcher zusammen sie dann in den Eisenbahnknotenpunkt Würzburg mündet, von wo aus sie gleichbedeutend ist mit der München-Würzburg-Aschaffenburger Bahn. Das Maximum an Steigungen bezw. Gefäll beträgt auf der Theilstrecke Passau-Plattling 1 : 150, auf Plattling-Regensburg 1 : 200, auf Regensburg-Nürnberg 1 : 100 und auf Nürnberg-Würzburg gleichfalls 1 : 100.

Von dieser Hauptlinie zweigen, wie schon vorstehend erwähnt, ab:

a. Neumarkt i. d. Oberpfalz-Beilngries mit Abzweigung Greislbach-Freystadt, zusammen 37 km lang, hat in der Hauptlinie südliche und in dem Zweige westliche Richtung. Sie führt zunächst auf dem östlichen Ufer des Ludwigcanals, überschreitet denselben vor der Station Greislbach und gabelt sich hier in die Linie nach Beilngries und in die nach Freystadt. Die Erstere begleitet nunmehr den Canal auf dessen westlichem Ufer in streng südlicher Richtung bis zum Endpunkte Beilngries. Die Freystadter Linie hat westliche Richtung und endet in der genannten Station gleichfalls ohne weitere Fortsetzung. Bei der gemeinsamen Strecke und der Beilngrieser Linie sind Steigungen und Gefäll bis 1 : 50, auf der Freystadter Linie solche bis 1 : 40 vorhanden. Beide Linien sind als Secundärbahn gebaut und werden mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Feucht-Altdorf, 12 km lang, liegt auf dem fränkischen Jura, hat östliche Richtung und steigt zuletzt mit 1 : 60 nach Altdorf auf, wo sie ohne weitere Fortsetzung endet. Sie ist s. Z. als Vizinalbahn gebaut und wird gegenwärtig als Secundärbahn mit 2 Minuten Fahrgeschwindigkeit pro 1 km betrieben.

c. Feucht-Wendelstein, 5 km lang, hat südwestliche Richtung und bei welligem Terrain Steigungen bezw. Gefall bis 1 : 60. Der Endpunkt Wendelstein liegt am östlichen Ufer des Ludwigscanals. Sie ist als Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km berieben.

d. Siegelsdorf-Langenzenn, 6 km lang, hat südwestliche Richtung und bis zu ihrem Endpunkte äusserst günstige Terrainverhältnisse, so dass nennens-

werthe Steigungen nicht vorkommen. Sie ist im Jahre 1872 als erste bayerische Vizinalbahn gebaut und wird als Secundärbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

e. Neustadt a. d. Aisch - Windsheim, 15 km lang, liegt auf dem Steigerwalde und führt in südwestlicher Richtung mit Steigungen bis 1 : 150 nach ihrem Endpunkte Windsheim. Sie ist s. Z. als Vizinalbahn gebaut und wird secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

IX. Crailsheim-Nürnberg-Eger und Nürnberg-Furth im Walde, ist in der gemeinschaftlichen Strecke von der Landesgrenze bei Crailsheim bis Nürnberg 80 km, in Nürnberg-Eger 151 km und Nürnberg-Furth i. W. 161 km lang. Die Bahn beginnt auf der bayerisch-württembergischen Landesgrenze bei Crailsheim, hat rückwärts Anschluss an die württembergische Staatsbahn von Stuttgart und liegt bei nordöstlicher Richtung bis Nürnberg auf der fränkischen Terrasse. In diesem Theil steht sie auf Station Dombühl in der Zweigbahn Dombühl - Nördlingen in Verbindung mit der unter V. behandelten Hauptlinie von Lindau über Nördlingen und Pleinfeld nach Nürnberg, überschreitet die Altmühl, kreuzt bei Ansbach die unter III. behandelte Hauptlinie München-Aschaffenburg und trifft dann auf den Eisenbahnknotenpunkt Nürnberg, kurz vorher die Rednitz und den Ludwigscanal überbrückend. In Nürnberg gabelt sie sich in die vorstehend angegebenen beiden Zweige.

Die Egerer Linie hat vorherrschend nordöstliche Richtung, liegt zum grössten Theil auf dem fränkischen Jura, mit der Endstrecke aber auf dem Fichtelgebirge. Von Nürnberg aus benutzt sie auf weite Strecke bis zur Station Pegnitz das enge Thal des gleichnamigen Flusses, ist hierbei durch das Terrain gezwungen, dem Lauf desselben sich eng anzupassen, woraus sich bis Hersbruck eine östliche und von da bis Pegnitz eine nördliche Richtung ergiebt, und was 29 Mal die Ueberbrückung des Flusses sowie die Durchbrechung vorspringender Bergmassen mittelst sieben Tunnel erforderlich machte. Auf dieser Strecke entsendet sie eine Zweigbahn von Hersbruck südöstlich nach Pommelsbrunn an der Further Linie. Von Pegnitz aus hat die Bahn wieder nordöstliche Richtung, nimmt bei Schnabelwaid die unter IIh. genannte Zweigbahn von Neuenmarkt-Bayreuth auf, schneidet bei Kirchenlaibach die unter Id. behandelte Zweigbahn Weiden-Bayreuth, überbrückt weiterhin die Fichtelnaab, steigt nun zum Fichtelgebirge auf, kreuzt bei Marktredwitz die unter I. behandelte Hauptbahn München-Regensburg-Hof und mündet endlich in den Eisenbahnknotenpunkt Eger. Auch auf der Theilstrecke von Pegnitz bis Eger machte sich die Durchbrechung des Gebirges mittelst dreier Tunnel erforderlich.

Die Further Linie hat bis Neukirchen östliche, von da bis Cham südöstliche und in der Endstrecke nordöstliche Richtung. Westlich der Naab liegt sie zuerst auf dem fränkischen Jura und dann auf der pfälzischen Platte, östlich derselben aber auf dem den südlichen Theil des böhmisch-bayerischen Waldgebirges bildenden bayerischen Wald. Bis in die Höhe von Hersbruck läuft sie parallel zur vorigen Bahn, hält sich hierbei aber stets auf dem südlichen linken Ufer der Pegnitz, nimmt bei Pommelsbrunn den vorher genannten Zweig von Hersbruck auf, entsendet weiter bei Neukirchen nordöstlich eine Zweigbahn nach Weiden, führt über die Stadt Amberg, tritt bei Irrenlohe an die unter I. behandelte Hauptbahn, benutzt bis Schwandorf Planum und Gleis dieser, überschreitet bei letztgenannter Station die Naab und tritt später bei Roding an den Regen heran, dessen Thal sie bei Cham wieder verlässt. Von hier aus führt sie in nordöstlicher Richtung zunächst bis zur Stadt Furth und weiter bis

an die böhmische Grenze, auf welch letzterer Strecke ein Berg noch mittelst eines Tunnels durchbrochen werden musste; auf der Grenze findet sie Fortsetzung in der böhmischen Westbahn nach Pilsen und weiter nach Prag.

Das Maximum an Steigungen bezw. Gefäll auf den einzelnen Theilstrecken stellt sich, wie folgt: Crailsheim-Nürnberg 1 : 150, Nürnberg-Hersbruck 1 : 200, Hersbruck-Eger 1 : 150, Nürnberg-Pommelsbrunn 1 : 180, Pommelsbrunn-Amberg 1 : 100, Amberg-Schwandorf 1 : 300, Schwandorf-Furth i. W. 1 : 148 und Furth-österreichische Grenze 1 : 97.

Von dieser Hauptlinie zweigen, wie schon vorstehend erwähnt, ab:

a. Dombühl-Nördlingen, 54 km lang, liegt auf der fränkischen Terrasse, führt in südöstlicher Richtung über Feuchtwangen und Dinkelsbühl und findet in Nördlingen Fortsetzung gegen München und Lindau. Die Bahn ist in drei Theilen zu verschiedenen Zeiten gebaut und zwar Dombühl - Feuchtwangen als Vizinalbahn mit einer Maximalsteigung von 1 : 200, Feuchtwangen - Dinkelsbühl und Dinkelsbühl-Nördlingen aber als Secundärbahnen mit Steigungen bis 1 : 74 bezw. 1 : 111. Die ganze Linie wird einheitlich als Secundärbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Hersbruck - Pommelsbrunn, 5 km lang, hat südöstliche Richtung, eine Maximalsteigung von 1 : 175 und überbrückt die Pegnitz.

c. Neukirchen - Weiden, 52 km lang, liegt zuerst auf dem fränkischen Jura, später auf der pfälzischen Platte in sehr unbequemem Terrain, weshalb von der Hauptrichtung nach Nordosten häufig abgewichen werden musste, und mündet bei Weiden in die unter I. behandelte Hauptlinie. Sie ist als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber als Secundärbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Diejenigen Linien, bei welchen in vorstehender Abhandlung nicht speciell angegeben ist, dass sie als Vizinal- oder Secundärbahnen gebaut sind, sind als Vollbahnen hergestellt und werden, soweit nicht Gegentheiliges besonders vermerkt ist, auch als solche betrieben.

Nach Vorstehendem ergeben sich für die bayerischen Staatsbahnen 23 Anschlusspunkte an die Bahnnetze anderer Staaten und 5 an bayerische, in Privatbesitz und Betrieb stehende Lokalbahnen, wozu noch der indirecte Anschluss in Lindau mittelst Trajectschifffahrt an das badische und an das schweizerische Bahnnetz kommt. Nach den einzelnen Bahnnetzen getrennt bestehen 3 Anschlüsse an das sächsische Staatsbahnnetz: bei Hof, bei Franzensbad und bei Eger; 3 Anschlüsse an die preussischen Staatsbahnen: bei Probstzella und bei Ritschenhausen (Directionsbezirk Erfurt) sowie bei Gemünden (Directionsbezirk Frankfurt a. M.); 2 Anschlüsse an die Werrabahn: bei Lichtenfels und bei Meiningen; 1 Doppelanschluss an die Linien der Hessischen Ludwigsbahn: in Aschaffenburg gegen Frankfurt a. M. und gegen Darmstadt; 2 Anschlüsse an die badischen Staatsbahnen: bei Wertheim und bei Würzburg; 4 Anschlüsse an die württembergischen Staatsbahnen: bei Crailsheim, bei Nördlingen, bei Ulm und bei Memmingen; 2 indirecte Anschlüsse an das schweizerische Bahnnetz: von Lindau aus mittelst der österreichischen Vorarlberger Staatsbahn und mittelst Trajectschifffahrt; 7 Anschlüsse an die österreichischen Staatsbahnlinien: bei Lindau, bei Salzburg, bei Simbach, bei Passau, bei Eisenstein, bei Eger und bei Asch; 1 Anschluss an die österreichische Südbahn: bei Kufstein; 1 Anschluss an die böhmische Westbahn: bei Furth i. W. und 2 Anschlüsse an die Buschtiehrader Eisenbahn: bei Eger und bei Franzensbad; ferner 1 Anschluss

an die bayerische Privatbahn Nürnberg-Fürth (Ludwigsbahn): bei Doos; 1 Anschluss an die Schaftlach-Gmunder Privatbahn: bei Schaftlach und 3 Anschlüsse an die einzelnen Linien der Münchener Lokalbahn-Actiengesellschaft: bei Sonthofen, bei Oberdorf und bei Murnau.

Für den Durchgangsgüterverkehr ergeben sich hieraus 74 verschiedene Relationen, für den Durchgangspersonenverkehr durch die Einrichtung der combinirbaren Rundreisebillets aber noch mehr.

Die wichtigsten Durchgangslinien für den Personenverkehr sind: Simbach-München und Salzburg - München - Ulm für den Verkehr zwischen Oesterreich einerseits und Württemberg, Baden, Elsass-Lothringen und Frankreich andererseits; Passau - Nürnberg - Aschaffenburg für den Verkehr zwischen Oesterreich einerseits und Frankfurt a. M., den Rheinlanden, Holland, Belgien und England andererseits; Hof - Regensburg - München bezw. Hof - Bamberg und Probstzella-Bamberg - Nürnberg - München und weiter von München nach Kufstein für den Verkehr zwischen dem nordöstlichen Deutschland und Italien über den Brenner; Hof-Hochstadt bezw. Probstzella-Hochstadt-Bamberg-Nürnberg-Nördlingen-Augsburg-Lindau für den Verkehr zwischen dem nordöstlichen Deutschland und der Schweiz.

Die wichtigsten Durchgangslinien für den Güterverkehr sind, geordnet nach den in den drei Jahren 1886/88 transportirten Mengen, folgende: Simbach-München - Lindau für den Verkehr zwischen Oesterreich einerseits und den Bodenseeuferstaaten sowie Italien (über den St. Gotthard) andererseits; Passau-Nürnberg-Aschaffenburg für den Verkehr zwischen dem südlichen Oesterreich einerseits und Frankfurt a. M., den Rheinlanden, Holland, Belgien sowie England andererseits; Simbach - München - Ulm für den Verkehr zwischen Oesterreich einerseits und Württemberg, Baden, Elsass-Lothringen sowie Frankreich andererseits; Ritschenhausen - Schweinfurt - Würzburg für den Verkehr zwischen dem nordöstlichen und dem südwestlichen Deutschland; Hof-Lichtenfels für den Verkehr zwischen dem Königreich Sachsen und dem südwestlichen Thüringen, wobei besonders der Kohlenverkehr von Bedeutung ist; Hof-Bamberg-Nürnberg-Crailsheim für den Verkehr zwischen dem nordöstlichen und dem südwestlichen Deutschland; Hof-Schweinfurt-Aschaffenburg für den Verkehr zwischen dem Königreich Sachsen einerseits und Frankfurt a. M., dem südlichen Theil vom Grossherzogthum Hessen, der bayerischen Rheinpfalz sowie Elsass-Lothringen andererseits; Würzburg-Bamberg-Hof für den Verkehr zwischen dem südwestlichen und dem nordöstlichen Deutschland, besonders dem Königreich Sachsen; Franzensbad-Asch für die Kohlentransporte aus dem böhmischen Kohlenrevier nach Rossbach; Franzensbad-Lichtenfels für den Kohlenverkehr aus Böhmen nach dem westlichen Thüringen; Aschaffenburg-Lohr-Wertheim hauptsächlich für den Kohlenverkehr aus dem Ruhrgebiet nach dem südwestlichen Deutschland; Eisenstein-Rosenheim-Kufstein für den Verkehr zwischen Böhmen einerseits und Tirol sowie Italien andererseits. (In Vorstehendem sind die einzelnen Relationen des Güterverkehrs in derjenigen Richtung angegeben, in welcher sich der Verkehr hauptsächlich bewegt.)

Die bayerischen Staatsbahnen sind bislang zum grössten Theil eingleisig hergestellt. Doppelgleise finden sich meist nur auf denjenigen Theilstrecken, welche zwei oder mehreren Relationen dienen, wobei jedoch zu bemerken, dass auch diese noch nicht sämmtlich Doppelgleise haben. Zweigleisig sind: Von der unter II. behandelten Hauptbahn die Theilstrecken Lichtenfels-Hochstadt 8 km und Untersteinach (vor Neuenmarkt)-Hof-sächsische Grenze 72 km; von

der unter III. behandelten Hauptbahn die Theilstrecken Würzburg-Aschaffenburg-Grenze gegen Hanau 106 km und Schweinfurt-Weigolshausen 11 km; die unter III b. behandelte Strecke Würzburg-Heidingsfeld-badische Grenze 24 km; von der unter IV a. behandelten Linie die Theilstrecke München-Grosshesselohe 11 km; von der unter V. behandelten Hauptbahn die Theilstrecke Lindau Oberreitnau 10 km; von der unter VI. behandelten Hauptbahn die Theilstrecken München-Augsburg 62 km und Neuoffingen-Neuulm-württembergische Grenze 30 km, von der unter VI b. behandelten Linie die Theilstrecke Pasing-Starnberg 20 km; von der unter IX. behandelten Hauptbahn die Theilstrecke württembergische Grenze bei Crailsheim-Nürnberg-Mögeldorf 84 km, zusammen rund 438 km gegenüber einer Gesammtbaulänge der bayerischen Staats- und Privatpachtbahnen von zusammen rund 4704 km. Dies überaus ungünstige Verhältniss erfährt aber eine Aenderung zum Bessern, indem laut Gesetz von 1889 die Strecke München-Landshut der unter I. behandelten Hauptbahn die Theilstrecken München-Ingolstadt-Treuchtlingen, Fürth-Bamberg-Lichtenfels und Hochstadt-Untersteinach der unter II. behandelten Hauptbahn, die Strecke Augsburg-Neuoffingen der unter VI. behandelten Hauptbahn und die Strecke Fürth-Rottendorf der unter VIII. behandelten Hauptbahn, zusammen rund 464 km, mit Doppelgleisen ausgebaut werden, wodurch sich obiges Verhältniss auf 902 zu 4704 km ändert.

Bremensche Staatseisenbahnen.

Die Freie und Hansestadt Bremen hatte, wie bereits auf Seite 41 und 288 angegeben, einen weit über ihre Landesgrenzen hinausgehenden Eisenbahnbesitz, doch ist der grösste Theil desselben, wie dort gleichfalls erwähnt, 1884 in das Eigenthum des preussischen Staats übergegangen, so dass sich der gegenwärtige Staatsbahnbesitz Bremens nur noch auf kurze Theilstrecken innerhalb ihres politischen Gebiets beschränkt, und zwar auf diejenigen Bahnhofsanlagen und Anschlussstrecken in dem Machtbereich der preussischen Staatsbahnverwaltung, welche diese nicht käuflich miterwerben wollte, sowie auf die s. Z. seitens Bremens selbst gebaute Theilstrecke von der Linie Bremen-Oldenburg innerhalb des Weichbildes der Stadt Bremen.

Zu der erstgedachten Kategorie gehören die Bahnhofsanlagen in Bremerhaven nebst 0,63 km freier Strecke in Richtung auf Geestemünde, sowie innerhalb der Stadt Bremen die von Preussen nicht mit erworbene Theilstrecke der Weserbahn (Bremen Hauptbahnhof-Bremen Weserbahnhof) vom Weserbahnhofe aus in einer Länge von 0,38 km und die Abzweigung aus der Weserbahn nach dem Neustädter Bahnhofe in Bremen von dem hiernach sich ergebenden Gabelpunkt an 0,62 km lang. Hiervon sind die Bahnanlagen in Bremerhaven als Theil der Linie Geestemünde-Bremer-

haven laut Staatsvertrag mit dem ehemaligen Königreich Hannover vom 28. Februar 1859 errichtet und am 23. Januar 1862 dem Verkehr übergeben, die in bremenschem Besitz verbliebene Reststrecke der Weserbahn dagegen laut Senatsbeschluss vom 1. Oktober 1850 gebaut und am 1. Februar 1860 eröffnet und die Abzweigung aus der Weserbahn nach dem Neustädter Bahnhofe als Theilstrecke der Linie Bremen-Oldenburg zufolge Staatsvertrages vom 8. März 1864 mit dem Grossherzogthum Oldenburg hergestellt und am 15. Juli 1867 dem Betriebe übergeben. Betreffs der übrigen Verhältnisse dieser Strecken, deren Geschichte aus der weiter zurückliegenden Zeit bereits auf Seite 288 mit enthalten ist, haben wir es hier nur mit der Zeit nach dem 1. Juli 1884 zu thun, unter welchem Tage die Uebergabe der an Preussen verkauften Bahnstrecken erfolgte.

Eine genaue Angabe des Anlagecapitals für die Bahnanlagen in Bremerhaven und für den Bremen verbliebenen Theil der Weserbahn ist nicht möglich, weil diese Anlagen als dem Schiff- und Eisenbahnverkehr gemeinschaftlich dienend bei Bremen à conto „Häfen" zu Buch stehen und eine Ausscheidung derselben nicht thunlich ist; das Anlagecapital der 0,62 km langen Theilstrecke nach dem Neustädter Bahnhofe aber ist mit 102 876 Mk. berechnet. Diese drei Theilstrecken von zusammen 1,63 km Länge, welche von Eröffnung an in hannöverschem bezw. preussischem Staatsbahnbetrieb gestanden haben, sind noch nach wie vor an die preussische Staatsbahnverwaltung (Direction Hannover) zur Benutzung überlassen; der geschäftliche Ausdruck lautet auf „verpachtet", indes ist dieser wohl nicht der richtige, da Bremen (nach seinen eigenen Mittheilungen an uns) absolut keine Pacht bezw. Entschädigung von Preussen erhält.

Die Strecke vom Neustädter Bahnhofe bis zur Weichbildgrenze der Stadt Bremen in Richtung auf Oldenburg ist gleichfalls auf Grund des Staatsvertrages mit dem Grossherzogthum Oldenburg vom 8. März 1864 seitens Bremens gebaut, am 15. Juli 1867 gleichzeitig mit der oldenburgischen Staatsbahnlinie bis zur Stadt Oldenburg eröffnet und von Anfang an pachtweise an die grossherzoglich oldenburgische Staatsbahnverwaltung zu Benutzung und Betrieb überlassen. Die Länge derselben beträgt 0,38 km; das Anlagecapital einschliesslich der Brücke über die Weser belief sich ursprünglich auf 1 895 211 Mk. und stand ult. 1888 mit 1 906 110 Mk. zu Buch. Die oldenburgische Staatsbahnverwaltung hat dasselbe vertragsgemäss mit 4 % zu verzinsen; ausserdem hatte sie aber vor Verkauf der Weserbahn seitens Bremens an Preussen für Mitbenutzung

der Strecke vom Neustädter nach dem Hauptbahnhofe in Bremen behufs Einführung ihrer Züge in diesen als Zins für die hierzu besonders hergestellten Anlagen, sowie als Unterhaltungskosten u. s. w. noch eine Extraentschädigung an Bremen zu leisten, welche ursprünglich 16 611 Mk. betrug, durch Nachtragsvertrag vom 26. März 1875 aber auf 43 247 Mk. und 1877 auf circa 51 000 Mk. erhöht worden war. Seit Verkauf der Weserbahn an Preussen erhält Bremen von Oldenburg jedoch nur noch die vertragsmässigen 4 % Zinsen für die Strecke vom Neustädter Bahnhofe bis zur Weichbildgrenze der Stadt Bremen, was unter Compensirung mit einem seitens Bremens bezüglich des Neustädter Bahnhofes zu tragenden Kostenantheil nach dem Kapitalstande ult. 1888 die Summe von 74 350 Mk. ausmacht, während die Entschädigung für Mitbenutzung der Strecke vom Neustädter nach dem Hauptbahnhofe seitens Oldenburgs nunmehr an Preussen gezahlt wird. Die von Oldenburg an Bremen zur Auszahlung gekommenen Beträge bezifferten sich für die einzelnen Jahre in Markwährung und in Procenten des in Rechnung zu ziehenden jeweiligen bremenschen Anlagecapitals, wie folgt:

pro	1867	1868	1869	1870	1871	1872	
ab 15. Juli	56 032	116 190	117 202	117 202	117 202	117 202	Mk.
	= 5,78	= 5,83	= 5,88	= 5,88	= 5,88	= 5,88	%
pro	1873	1874	1875	1876	1 1.77 bis 31/3.1878	1878/79	
	117202	163800	188278	188278	291792	222376	Mk.
	= 5,88	= 8,18	= 9,41	= 9,41	= 11,66	= 11,11	%
pro	1879/80	1880/81	1881/82	1882/83	1883/84	1884/85	
	231 383	213 301	219 149	219 228	219 228	74 113	Mk.
	= 11,56	= 10,65	= 10,95	= 10,94	= 10,94	= 3,89	%
pro	1885/86	1886/87	1887/88	1888/89			
	74 130	74 143	74 317	74 350	Mk.		
	= 3,89	= 3,89	= 3,90	= 3,90	%		

Zum Schluss sei hier noch besonders hervorgehoben, dass Bremen auf seinen Staatsbahnstrecken nie eigenen Betrieb gehabt hat, weshalb dieselben betreffs der Organisation zu den preussischen bezw. oldenburgischen Staatsbahnen zu rechnen sind, bei welchen auch die geographische Abhandlung zu finden ist.

Die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Eisenbahnen der in dem Friedensvertrage 1871 von Frankreich an das Deutsche Reich abgetretenen Ländergebiete Elsass und Lothringen standen durchweg in Privatbesitz und fielen deshalb nicht ohne Weiteres dem Deutschen Reich mit zu.

Der weitaus grösste Theil derselben war Eigenthum der „Französischen Ostbahngesellschaft“, nur die kurze Lokalbahn Colmar-Münster gehörte der Stadt Münster i. E. Der Uebergang der erstgedachten Linien in den Besitz des Deutschen Reiches wurde in einem besonderen Zusatzartikel zu dem Friedensvertrage zwischen Deutschland und Frankreich vom 10. Mai 1871 dahin vereinbart, dass die französische Regierung dieselben ihrerseits von der Ostbahngesellschaft käuflich erwarb und dann dem Deutschen Reich gleichfalls käuflich zu Eigenthum überliess. Dasselbe zahlte hierfür an die französische Regierung die Summe von 325 000 000 Francs = 260 000 000 Mk. unter Anrechnung auf die Kriegskostenentschädigung. Hierdurch fielen dem Deutschen Reich folgende Linien zu:

1. Strassburg - Mülhausen - schweizerische Grenze gegen Basel	138,93	km
2. Strassburg-Vendenheim-D. Avricourt Grenze geg. Nancy	90,97	„
3. Strassburg - Hagenau - Weissenburg - Grenze gegen die bayerische Pfalz unter Abzweigung von der vorigen Linie in Vendenheim	57,34	„
4. preussische Grenze zwischen Saarbrücken und Forbach-Remilly - Metz - Novéant - Grenze gegen Nancy mit Verbindungscurve bei Metz	89,02	„
5. Metz - Diedenhofen - Grenze bei Bettemburg gegen Luxemburg	46,42	„
6. Mülhausen-Grenze bei Altmünsterol gegen Belfort	34,75	„
sowie die Zweigbahnen zu Nr. 1:		
a. Strassburg-Kehl Mitte Rhein	7,98	„
b. Strassburg-Molsheim-Mutzig mit Zweigen von Molsheim nach Wasselnheim und nach Barr	48,94	„
c. Schlettstadt-Markirch	21,37	„
d. Bollweiler-Gebweiler	6,19	„
e. Lutterbach (bei Mülhausen) - Thann - Wesserling mit Zweig von Sennheim nach Sentheim	40,71	„
Die Zweigbahn D. Avricourt-Dieuze zu Nr. 2	23,17	„
Die Zweigbahn Hagenau - Saargemünd - Beningen-Karlingen zu Nr. 3	115,88	„
Die Anschlussstrecke von Saargemünd bis zur preussischen Grenze gegen Saarbrücken	0,75	„
und die Zweigbahn Diedenhofen-französische Grenze hinter Fentsch gegen Sedan	17,46	„
Summa	739,98	km.

Ferner war die Strecke von Metz gegen Verdun im Bau und die Linien Diedenhofen - Karlingen sowie Wesserling - Remiremont

zum Bau vorbereitet; hiervon sind seitens des Deutschen Reiches aber nur die beiden ersteren zur Ausführung gelangt, die letztere dagegen wurde fallen gelassen. Das auf diese Neubaulinien bereits aufgewendete Capital war in obigem Kaufpreise mit 14 980 092 Mk. berechnet. — Die der Stadt Münster i. E. gehörige 18,53 km lange Zweigbahn Colmar-Münster erwarb das Deutsche Reich laut Vertrag vom 12. Dezember 1871 für 2 160 000 Mk. gleichfalls käuflich. Ausserdem waren seitens der französischen Regierung die Linien Saarburg-Saargemünd, Courcelles-Teterchen und Nancy-Château Salins mit Zweig nach Vic einer neu gebildeten, der „Lothringischen Eisenbahngesellschaft", concessionirt. Von diesen befanden sich bei Ausbruch des Krieges Saarburg-Saargemünd im Bau, die beiden anderen Linien aber erst in Bauvorbereitung; die Erwerbung dieser drei Linien leitete Deutschland zunächst nur ein, endgültig erfolgte dieselbe erst 1881.

Die französische Ostbahngesellschaft hatte aber ferner noch die auf der luxemburgischen Grenze an die elsass-lothringischen Linien anschliessende Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn in Pacht und Betrieb gehabt; auf Grund besonderer Vereinbarungen mit der grossherzoglich luxemburgischen Regierung vom 11. Juni 1872 trat das Deutsche Reich an Stelle der französischen Ostbahngesellschaft in den bezüglichen Vertrag ein, verpachtete die auf belgischem Gebiet gelegenen Theilstrecken seinerseits aber wieder an Belgien. Hiernach gingen, und zwar am 16. September 1872, folgende auf grossherzoglich luxemburgischem Gebiet gelegenen Linien der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft in pachtweisen Betrieb der Reichsbahnen über: Reichsgrenze bei Bettemburg-Luxemburg-Ulflingen-belgische Grenze mit Zweigen von Bettemburg nach Esch und nach Oettingen, sowie von Ettelbrück nach Diekirch, ferner Luxemburg-Wasserbillig-preussische Grenze gegen Trier und Luxemburg-Bettingen-belgische Grenze gegen Arlon mit einer Baulänge von zusammen 168,53 km. — Hierbei ist zu bemerken, dass die Spurweite der elsass-lothringischen und der luxemburgischen Bahnen zu französischer Zeit 1,446 m betrug; dieselbe ist aber bei den laufenden Schwellen- und Schienenauswechselungen inzwischen auf die deutsche Normalspur von 1,435 m gebracht.

Schon während des Krieges war Verwaltung und Betrieb der im Machtbereich der deutschen Armeen gelegenen Eisenbahnlinien von Deutschland in die Hand genommen und hierzu zwei Betriebscommissionen mit Sitz in Strassburg und in Saarbrücken errichtet worden, doch hatten die Bahnen naturgemäss fast ausschliesslich den militärischen Zwecken zu dienen. Nach dem Friedensschluss

bezw. nach der käuflichen Uebernahme der nunmehrigen Reichsbahnen blieben die beiden Betriebscommissionen auch für den Friedensdienst zunächst noch in Thätigkeit, und unter deren Verwaltung wurde am 1. August 1871 der volle Verkehr wieder aufgenommen; unterm 9. Dezember 1871 aber erfolgte mittelst kaiserlichen Erlasses die Errichtung einer „Kaiserlichen General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen“ mit Sitz in Strassburg, welcher später auch die Verwaltung und der Betrieb der gepachteten Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn mit übertragen wurde.

Von Erwerbung der Betriebsmittel aus dem Eigenthum der französischen Ostbahngesellschaft hatte das Reich Abstand genommen, weshalb zur Beschaffung solcher sowie zur Instandsetzung der Linien und zu Erweiterungsbauten an die Verwaltung der Reichsbahnen 34 320 000 Mk. aus der Kriegskostenentschädigung überwiesen wurden. Bis zur Anlieferung der neuen Betriebsmittel behielt die Verwaltung die von den deutschen Bahnen während des Krieges gestellten und gleichfalls solche der französischen Ostbahnen miethweise in Benutzung.

Da Elsass-Lothringen eins der fruchtbarsten und durch seine Gewerbthätigkeit und Industrie reichsten Länder Mitteleuropas ist und seine Eisenbahnen der geographischen Lage nach berufen sind, den grossen Verkehr zwischen Süddeutschland und Frankreich, sowie zwischen Norddeutschland, Belgien, Holland einerseits und der Schweiz andererseits zu vermitteln, so steht ihnen unter normalen Verhältnissen ein starker Verkehr und hohe Rentabilität zu, wie dieselben s. Z. auch zu den ergiebigsten Strecken der französischen Ostbahn gehört hatten. Nach dem Kriege lag Handel und Wandel freilich danieder, aber gerade darum wurde es die hohe Aufgabe der Eisenbahnverwaltung, fördernd und versöhnend zu wirken und, was das Eisen des Schwerts gewonnen, durch das Eisen ihrer Schienenwege dem neuen Vaterlande räumlich und geistig näher zu bringen. Zu diesem Zweck wurde das neu erworbene Land auch bezüglich der Eisenbahnneubauten besonders gut bedacht. Von Westen her waren bereits zahlreiche Anschlüsse seitens der französischen Ostbahngesellschaft ausgeführt, so dass deutscherseits bisher nur noch ein solcher in der gleichfalls von jener bereits begonnenen Linie Metz-Grenze bei Amanweiler gegen Verdun hergestellt worden ist. Gegen Altdeutschland waren bei Uebernahme der Bahnen vier Anschlüsse vorhanden: der bei Saarbrücken in der Linie von der preussischen Grenze über Metz und Novéant an die französische Grenze für den Verkehr zwischen Norddeutschland und Frankreich, speciell Paris, der in der kurzen Anschlussstrecke von

Saargemünd an die preussische Grenze gegen Saarbrücken zum Transport der Saarkohle nach Elsass-Lothringen, der bei Weissenburg in der Linie Strassburg-Weissenburg-pfälzische Grenze für den Verkehr zwischen Norddeutschland und Elsass-Lothringen sowie der Schweiz und der bei Kehl in der kurzen Linie Strassburg-Mitte Rhein zur Verbindung der Bahnen links und rechts des Oberrheins und für den grossen Verkehr zwischen Süddeutschland sowie Oesterreich-Ungarn einerseits und Frankreich, speciell Paris andererseits. War in der ersten, dritten und letztgenannten dieser Linien auch dem grossen wechselseitigen und Durchgangsverkehr genügt, so musste es doch vornehmlich auch in politischer Beziehung Aufgabe des Deutschen Reichs sein, die Bahnen dem engeren Grenzverkehr zwischen Elsass-Lothringen und Altdeutschland nutzbar zu machen. Dementsprechend sind nach und nach neue Grenzstrecken von Diedenhofen gegen Trier, von Teterchen an die Linie Saarbrücken-Saarlouis, von Strassburg an die pfälzische Grenze bei Lauterburg gegen Germersheim, von Colmar gegen Freiburg in Baden, von Mülhausen gegen Müllheim in Baden und von St. Ludwig gegen Leopoldshöhe in Baden gebaut worden. Neben der inneren politischen und Verkehrsbedeutung haben diese Linien fast sämmtlich aber auch hohe strategische Wichtigkeit, so Diedenhofen-Grenze gegen Trier als Mittelglied der directen Linie Berlin-Metz und die drei letztgenannten wegen der mit diesen verbundenen festen Rheinübergänge. Andererseits erbrachte die bereits vorstehend erwähnte, von der „Lothringischen Eisenbahngesellschaft" gebaute Linie von Nancy (in Frankreich) nach Château Salins (in Lothringen) bei späterem Anschluss an die Reichsbahnen noch eine neue Verbindung dieser mit dem französischen Bahnnetz. Ausserdem wurde das Schienennetz der Reichsbahnen auch im Innern zu noch engeren Maschen ausgebaut, so dass sich unter Berücksichtigung der käuflichen Erwerbung der auf Reichsgebiet gelegenen Linien der „Lothringischen Eisenbahngesellschaft", der Längenveränderungen bei Umbau des Bahnhofs in Strassburg und einiger späterer Correcturvermessungen die Gesammtlänge der im Besitz des Reichs befindlichen elsass-lothringischen Eisenbahnen von 758,51 km bei der ursprünglichen Uebernahme bis ult. März 1889 um 560,19 km und somit auf 1318,70 km erhöht hat.

In chronologischer Reihenfolge stellen sich die Neubauausführungen, wie folgt:

Laut Gesetz vom 15. Juni 1872:

Von Metz an die französische Grenze hinter Amanweiler gegen Verdun, 12,72 km lang, bereits von der französischen Ostbahngesell-

schaft vor Beginn des Krieges in Bauangriff genommen, zur Förderung des wechselseitigen Grenzverkehrs, 1873 eröffnet.

Von Diedenhofen bis zur preussischen Grenze hinter Sierk in Richtung auf Trier, letztes Stück der grossen durchgehenden Linie Berlin-Wetzlar-Coblenz-Metz, gleichzeitig der Relation Metz-Köln dienend und zur Förderung des Grenzverkehrs, 22,18 km lang, im Herbst 1875 begonnen und 1878 eröffnet.

Von Colmar über Neubreisach bis Mitte Rhein gegen Altbreisach in Baden mit fester Rheinbrücke, welch Letztere je zur Hälfte auf Kosten des Reichs und Badens hergestellt, für den wechselseitigen Verkehr zwischen dem Elsass und Baden und aus strategischen Rücksichten, 1875 im Bau begonnen und 12,15 km lang 1878 eröffnet.

Laut Gesetz vom 18. Juni 1873:

Von Mülhausen bis Mitte Rhein gegen Müllheim in Baden mit fester Rheinbrücke, welch Letztere gleichfalls je zur Hälfte auf Kosten des Reichs und Badens hergestellt ist, aus gleichen Rücksichten wie die vorgenannte gebaut, 1876 begonnen und 17,55 km lang 1878 eröffnet.

Von St. Ludwig bis Mitte Rhein gegen Leopoldshöhe in Baden mit fester Rheinbrücke, welche ebenfalls je zur Hälfte auf Kosten des Reichs und Badens hergestellt ist, zur Umgehung des Schweizer Gebiets bei Basel, also in doppelter Beziehung aus strategischen Rücksichten, 1875 im Bau begonnen und 3,65 km lang 1878 eröffnet.

Von Rieding über Bensdorf nach Remilly zur Verbindung der Linien Strassburg-D. Avricourt und Saarbrücken-Metz behufs Herstellung einer neuen directen Linie Strassburg-Metz, 1874 im Bau begonnen und bei Benutzung der Theilstrecke Saaraltdorf-Berthelmingen der Linie Saarburg-Saargemünd mit den Neubaustrecken Rieding-Saaraltdorf und Berthelmingen-Bensdorf-Remilly mit zusammen 56,88 km 1877 eröffnet.

Von Zabern nach Wasselnheim, 18,28 km lang, und

von Barr nach Schlettstadt, 18,17 km lang, zusammen und in Verbindung mit der bereits bestandenen Strecke Wasselnheim-Molsheim-Barr zur Abkürzung des Weges aus dem Saarkohlenrevier und von Metz nach dem oberen Elsass, beide 1874 im Bau begonnen und 1877 eröffnet.

Von Mutzig nach Rothau als Fortsetzung der Eingangs unter 1b. genannten Zweigbahn Strassburg-Mutzig mit nur lokaler Bedeutung, 1875 im Bau begonnen und 23,30 km lang 1877 eröffnet.

Von Steinburg (an der Linie Strassburg-D. Avricourt) nach Buchsweiler zur Förderung des Bergbaues daselbst, 1875 im Bau begonnen und 13,04 km lang 1877 eröffnet.

Von Strassburg an die pfälzische Grenze hinter Lauterburg bei gleichzeitigem Weiterbau seitens der „Pfälzischen Bahnen" nach Germersheim, in lokaler Beziehung von Wichtigkeit für die Rheinebene und in strategischer als zweite directe Linie Strassburg-Mainz, 1874 im Bau begonnen und 56,84 km lang 1876 eröffnet.

Von Strassburg nach Königshofen, ist jedoch erst später beim Umbau des Strassburger Bahnhofs zur Ausführung gekommen und 1,53 km lang 1883 eröffnet worden.

Laut Gesetz vom 21. Mai 1877:

Von Teterchen (Endpunkt der Linie Courcelles-Teterchen der Lothringer Eisenbahngesellschaft) nach Wadgassen und von da in Gabel nach Bous und nach Völklingen, Beides Stationen der preussischen Staatsbahnstrecke Saarbrücken-Saarlouis, zur directen Verbindung der dortigen wichtigen Kohlengruben mit Lothringen, 1877 im Bau begonnen und zusammen 27,01 km lang 1880/81 eröffnet. Die Schlussstrecke Hostenbach-Völklingen bestand bereits als Privatgrubenbahn, ist aber seitens des Reichs behufs Benutzung zur neuen Linie käuflich erworben worden.

Laut Gesetz vom 8. Mai 1878:

Von Saaralben (Station der Linie Saarburg-Saargemünd der „Lothringischen Eisenbahngesellschaft) über Bensdorf nach Château Salins, Endpunkt der derselben Gesellschaft gehörigen Strecke von Nancy, aus innerer politischer Rücksicht, um den Bezirk Château Salins, welcher durch die Bahn nach Nancy seine Beziehungen noch ganz zu Frankreich hatte, mehr für Deutschland zu gewinnen. 1879 im Bau begonnen und 49,15 km lang 1881 eröffnet.

Von Dieuze (bisheriger Endpunkt der Zweigbahn von D. Avricourt) nach Bensdorf (Knotenpunkt der Linien Saaralben-Château Salins und Strassburg-Metz) mit nur lokaler Bedeutung, 1880 im Bau begonnen und 13,27 km lang 1882 eröffnet.

Von Karlingen (Endpunkt der Eingangs aufgeführten Zweigbahn Hagenau-Karlingen) nach Hargarten (Station der vorstehend genannten Zweigbahn Teterchen-Wadgassen) als Theilstrecke der, wie Eingangs erwähnt, schon von der französischen Ostbahngesellschaft zum Bau vorbereiteten Linie Diedenhofen-Karlingen, 1880 im Bau begonnen und 8,74 km lang 1882 eröffnet.

Verbindungscurve bei Saargemünd aus der im Besitz und Betrieb der „Pfälzischen Bahnen" stehenden Linie Zweibrücken-



Saargemünd an die Linie Saargemünd-Saarburg behufs Entlastung des Saargemünder Bahnhofs von den durchgehenden Transporten aus der Rheinpfalz über Saargemünd nach Süden und umgekehrt, 1880 im Bau begonnen und $1,_{90}$ km lang 1882 eröffnet.

Laut Gesetz vom 9. Juli 1879:

Von Diedenhofen nach Teterchen als letzter noch fehlender Theil der schon von der französischen Ostbahngesellschaft zum Bau vorbereitet gewesenen Strecke Diedenhofen-Karlingen und als Schlussstück der Linie Hagenau bezw. Strassburg-Diedenhofen; 1880 im Bau begonnen und $44,_{87}$ km lang 1883 eröffnet.

Von Buchsweiler nach Schweighausen an der Linie Hagenau-Saargemünd mit nur lokaler Bedeutung, 1880 im Bau begonnen und $20,_{59}$ km lang 1883 eröffnet. Wegen des rein lokalen Interesses sind die erforderlichen Geldmittel auf Grund besonderen Vertrages vom 19. Mai 1879 nicht seitens des Reichs, sondern seitens des Landes, des Bezirks, der Gemeinden und der Privatinteressenten hergegeben, die Bauausführung aber seitens der Reichsbahnen besorgt worden. Mit Fertigstellung ist die Bahn vertragsmässig unentgeltlich gegen die Verpflichtung der Betriebsausführung auf Kosten der Reichsbahnen in das volle Eigenthum des Reichs übergegangen.

Laut Gesetz vom 24. Mai 1881 erwarb das Deutsche Reich, wie schon früher angegeben, die Linien Saarburg-Saargemünd, Courcelles-Teterchen und Château Salins-Grenze gegen Nancy mit Zweig nach Vic, zusammen $96,_{00}$ km lang für 9 885 864 Mk. von der Lothringischen Eisenbahngesellschaft zu vollem Eigenthum. Die beiden Ersteren hatten von Eröffnung an bereits im Betrieb der Reichsbahnen gestanden, während die Letztere mit Rücksicht darauf, dass sie noch keinen Anschluss an die Reichsbahnen hatte, an die französische Ostbahngesellschaft zum Betrieb überlassen worden war. Mit Fertigstellung der anschliessenden Reichsbahnlinie Château Salins-Saaralben am 1. November 1881 wurde der schon im voraus vereinbarte Kaufvertrag für alle drei Linien perfect.

Somit war das Bahnnetz von Elsass-Lothringen in seinen grossen Zügen ausgebaut, und es blieben und bleiben der späteren Zeit nur noch Bahnen rein lokalen Charakters bezw. Correcturlinien vorbehalten. Dementsprechend sind auch die in neuerer Zeit zur Ausführung gelangten Linien sämmtlich als Bahnen untergeordneter Bedeutung (Secundärbahnen) gebaut. Es sind dies:

Die Lauterburger Rheinhafenbahn auf Grund der Verordnung von 1881 behufs Herstellung einer Rheinumschlagstelle bei Lauter-

burg für die rheinauf per Schiffahrt kommenden Massengüter, 1,70 km lang, 1882 im Bau begonnen und nach Fertigstellung der Hafenanlage 1884 dem Betriebe übergeben.

Sentheim-Masmünster auf Grund der Verordnung von 1882 als Fortsetzung der weiter oben behandelten Zweigbahn Sennheim-Sentheim der Linie Mülhausen-Wesserling 1883 im Bau begonnen und 5,37 km lang 1884 eröffnet, ebenso wie Buchsweiler-Schweighausen auf Kosten des Landes gebaut, aber Eigenthum des Reichs.

Gebweiler-Lautenbach auf Grund der Verordnungen von 1882 und 1883 als Fortsetzung der Zweigbahn Bollweiler-Gebweiler der Linie Strassburg-Basel 1883 im Bau begonnen und 6,21 km lang 1884 eröffnet, gleichfalls auf Kosten des Landes gebaut, aber Eigenthum des Reichs.

Lutterbach-Mülhausen Nord-Canalhafen bei Mülhausen auf Grund des Gesetzes von 1883 im Interesse der grossen Fabriken bei Mülhausen gebaut, 1883 begonnen und 7,26 km lang 1885/86 eröffnet. Hierbei ist ein bereits früher bestandenes, seitens des Reichs käuflich erworbenes Privatanschlussgleis mitbenutzt.

Strassburg-Schiltigheim, 0,86 km lang an Stelle einer schon bei Uebernahme der Reichsbahnen 1871 bestandenen Privatanschlussbahn (im Besitz der Schiltigheimer Eisenbahnactiengesellschaft), welche laut Vertrag von 1881 für 250 000 Mk. seitens des Reichs käuflich erworben worden war, unter Abzweigung aus der Linie Strassburg-Lauterburg gebaut und 1885 eröffnet.

Hagendingen (Station der Linie Metz-Diedenhofen)-Gross Moyeuvre auf Grund des Gesetzes von 1887 als Abfuhrweg für die Erzgruben des Ornethals 1887 im Bau begonnen und 10,18 km lang 1888 eröffnet.

Neuerer Zeit, auf Grund des Gesetzes von 1888, sind noch die Secundärbahnen Rothau-Saales als Fortsetzung der weiter oben behandelten Linien Strassburg-Rothau und von Buchsweiler (Vereinigungspunkt der oben aufgeführten Zweigbahnen Steinburg-Buchsweiler und Hagenau-Buchsweiler) nach Ingweiler in Bau genommen. Die Letztere ist bereits Ende 1889 eröffnet; sie ist 6,6 km lang, in obiger Aufrechnung aber nicht mit enthalten. Rothau-Saales dagegen war bis Anfang 1890 noch nicht fertig gestellt.

Um die Arbeit möglichst vollständig bis zur Zeit der Drucklegung durchzuführen, geben wir nachstehend noch die Neubaugesetze von 1889 und 1890. Das vom 4. März 1889 ordnet den Bau zweier normalspurigen Secundärbahnen von Weiler (Station der Linie Lutterbach-Wesserling) nordöstlich nach Weilerthal

(Station der Linie Schlettstadt-Markirch) sowie von Altkirch (Station der Linie Mülhausen-Altmünsterol) südöstlich nach Pfirt (nahe der Schweizer-Grenze) und den einer schmalspurigen Secundärbahn von Colmar nordöstlich nach Markolsheim (bisher Endstation der Linie Strassburg-Markolsheim der Strassburger Strassenbahngesellschaft) an. Beim Bau der Letzteren wird die bereits bestehende Linie Colmar-Horburg der Kaysersberger Thalbahn mitbenutzt, zu welchem Zweck inhaltlich desselben Gesetzes der Ankauf dieser Linie verfügt worden ist. Dieselbe geht auf Grund des mit der Actiengesellschaft der Kaysersberger Thalbahn unterm 15. Juli 1890 abgeschlossenen Vertrages gegen Zahlung von 163 884 Mk. am 1. August desselben Jahres in das Eigenthum der Reichseisenbahnen über. Ferner ordnet das Etatsgesetz vom 1. Februar 1890 den Bau von vier normalspurigen Secundärbahnen an und zwar: Von Walburg (Station der Strecke Hagenau-Weissenburg) nordwestlich nach Wörth im Elsass; von Selz (Station der Linie Strassburg-Lauterburg) westlich über Walburg nach Merzweiler (Station der Strecke Hagenau-Saargemünd); von Roeschwoog (gleichfalls Station der Linie Strassburg-Lauterburg) westlich nach Hagenau (Gabelpunkt der Linien Strassburg-Weissenburg und Strassburg-Diedenhofen) sowie von Saarburg (Station der Linie Strassburg-D. Avricourt) südöstlich nach Alberschweiler mit Zweig von Hessen östlich nach Vallerysthal.

Der Kaufpreis für die ehemaligen französischen Ostbahnlinien mit 260 000 000 Mk., der Kaufpreis für die Lokalbahn Colmar-Münster mit 2 160 000 Mk. und die Gelder zur Beschaffung der ersten Betriebsmittel sowie zur Instandsetzung der Linien mit 34 320 000 Mk. waren, wie bereits angegeben, aus der Kriegskostenentschädigung entnommen worden. Ebenso wurden die Mittel für die 1872 und 1873 zur Ausführung befohlenen Neubauten im Gesammtbetrage von 110 872 440 Mk. der Verwaltung der Reichsbahnen aus der Kriegskostenentschädigung überwiesen, die zu den späteren Neubauten, zu den Erweiterungsbauten, zur Herstellung der zweiten Gleise, zum Erwerb der Linien der Lothringischen Eisenbahngesellschaft, der Hostenbacher Grubenbahn, des Schiltigheimer Anschlussgleises und eines solchen bei Mülhausen sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel erforderlichen Summen aber durch Reichsanleihen aufgebracht. Im Ganzen stellt sich das seitens des Reichs aufgewendete Anlagecapital für die ult. März 1889 im Betrieb befindlichen Linien auf 477 272 073 Mk., die kilometrische Belastung also bei einer Baulänge von 1318,70 km auf 361 926 Mk. Die Verwaltung notirt nebenher aber noch ein

reducirtes Anlagecapital, welches sich um 91 433 428 Mk. niedriger stellt als das eben angegebene, um welchen Betrag der Kaufpreis für die Linien der französischen Ostbahnen höher war als das für dieselben wirklich aufgewendete Baucapital. Rechnet man andererseits die aus elsass-lothringischen Landesmitteln, von Gemeinden, Körperschaften und Privatinteressenten à fonds perdu geleisteten Beträge mit zusammen 13 394 262 Mk. zu dem reducirten Anlagecapital hinzu, so ergeben sich die eigentlichen Herstellungskosten der Reichseisenbahnen einschliesslich Beschaffung der Betriebsmittel mit 399 232 906 Mk.

Die Eigenthumsgrenze deckt sich bei den Grenzstrecken fast durchweg mit der politischen Landesgrenze, nur die Strecke der Reichseisenbahnen von Teterchen nach Bous und Völklingen ist auch innerhalb Preussens Eigenthum jener, und andererseits sind die Linien Zweibrücken-Saargemünd der Pfälzischen Ludwigsbahn sowie Esch-D. Oth-Redingen der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn auch innerhalb Lothringens Eigenthum der betreffenden Gesellschaften.

Von den dem Reich zu Eigenthum gehörigen Linien ist nur die $1{,}_{04}$ km lange Strecke von Saargemünd bis an die preussische Grenze gegen Saarbrücken und zwar an die preussische Staatsbahnverwaltung (Eisenbahndirection Köln linksrh.) verpachtet, andererseits sind aber durch die Verwaltung der Reichseisenbahnen gepachtet die $3{,}_{95}$ km lange Strecke von der schweizerischen Grenze bei St. Ludwig bis zum Bahnhofe Basel, Eigenthum der schweizerischen Centralbahngesellschaft, ferner die schon Eingangs aufgeführten Linien der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft und die von dieser Gesellschaft in neuerer Zeit gebauten Linien im Rümelinger, Düdelinger und Tetinger Bergwerksrevier sowie die Verbindungscurve bei der Station Nörzingen, sämmtlich ganz kurze Strecken westlich von Bettemburg, wodurch sich die Länge der im Betrieb der Reichsbahnen stehenden Linien der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft einschliesslich einer Correcturvermessung der 1872 übernommenen Linien auf $185{,}_{73}$ km erhöht hat. Hiernach stellt sich die Betriebslänge der Reichseisenbahnverwaltung nach dem Stande ult. März 1889 auf $1507{,}_{34}$ km. Bei den hier nicht genannten Grenzstrecken besteht kein Pachtverhältniss, vielmehr ist auf diesen nur der Fahrdienst besonders geregelt.

Elsass-Lothringen ist eins der gesegnetsten Länder nicht allein von Deutschland, sondern von Mitteleuropa überhaupt. Der Reichthum an Producten der Landwirthschaft in der Rheinebene, die umfangreichen Forsten in den Vogesen, der ergiebige Bergbau

besonders auf Eisenerze in Lothringen, die damit in Verbindung stehende grossartige Hüttenindustrie daselbst, die lothringischen Salinen, die grossartigen Eisengiessereien und Maschinenfabriken, die weltberühmten Spinnereien und Webereien, die grossen Gerbereien und zahlreichen Bierbrauereien im Elsass, was Alles Dank dem schon frühzeitig in seinen grossen Zügen ausgebauten Bahnnetz sich bereits zu höchster Blüthe entwickelt hatte, berufen die dortigen Eisenbahnen zur Trägerin eines gewaltigen Verkehrs, und so hatten dieselben, wie schon an anderer Stelle erwähnt, s. Z. zu den ergiebigsten Linien der französischen Ostbahn gehört. In Folge des Krieges aber lagen Handel und Industrie schwer danieder, die bisherige wesentlichste Verbindung des Landes mit Frankreich wurde durch Errichtung der Zollgrenze stark beeinträchtigt, die Unzufriedenheit der Einwohner mit der politischen Neugestaltung der Dinge liess die geschäftliche Verbindung mit Altdeutschland sich nur sehr langsam entwickeln, der Durchgangsverkehr hatte sich andere Wege aufgesucht, und so war Elsass-Lothringen, als seine Bahnen ihrer Friedensbestimmung unter deutscher Herrschaft wiedergegeben wurden, ein reiches, aber todtes Land. Die Aufgabe jener wurde es, neues Leben zu schaffen, durch Wiedererwecken von Handel und Industrie die Gemüther mit der neuen politischen Lage der Dinge zu versöhnen, sie dem neuen Vaterlande moralisch zu gewinnen und die reichen Schätze des Landes in Wechselwirkung mit Altdeutschland zu bringen; ein weites Feld, eine hohe, aber schwere Aufgabe. An der Hand der Zahlen wollen wir prüfen, inwieweit sie dieselbe gelöst haben.

Der Gesammtverkehr und dann speciell der Verkehr einerseits mit Frankreich und andererseits mit Deutschland hat sich in den einzelnen Jahren von 1872 bis 1888/89 wie folgt gestaltet:

Jahr	Gesammt-Personenverkehr	Davon entfallen auf den Verkehr mit		Gesammt-Güterverkehr in Tonnen à 1000 kg	Davon entfallen auf den Verkehr mit	
		Frankreich	Deutschland		Frankreich	Deutschland
			ohne Militär			
1872	8413640	301086	547230	4203215	nicht getrennt geführt	849633
1873	9706484	287294	583178	6959827	desgl.	1590771
1874	9414476	546856	560830	6183592	662834	1302595
1875	8697387	686339	505262	5911787	576207	1258407
1876	8811780	698111	528844	5819093	513479	1284950
1877/78	9584591	625376	621509	6066389	509305	1488311
1878/79	9798126	621028	728318	6134709	381490	1577825
1879/80	9731716	592896	714633	6677494	400946	1775716
1880/81	10093027	620329	776916	7387568	407376	1963281

Jahr	Gesammt-Personen-Verkehr	Davon entfallen auf den Verkehr mit		Gesammt-Güterverkehr in Tonnen à 1000 kg	Davon entfallen auf den Verkehr mit	
		Frankreich	Deutschland		Frankreich	Deutschland
			ohne Militär			
1881/82	10719359	645296	820280	8371577	475159	2366360
1882/83	11314068	697193	817994	9017861	439132	2515855
1883/84	11758092	679782	825680	9643484	455443	2581903
1884/85	12000226	654640	835922	9920003	399068	2776887
1885/86	12246351	634738	863429	9599925	346176	2768638
1886/87	12525034	612824	898366	9880573	330575	3062611
1887/88	12647753	561162	934663	10775542	288374	3402679
1888/89	12627870	379489	919921	11391131	289455	3694444

Hieraus ergiebt sich, dass in den siebzehn zum Vergleich gezogenen Jahren sich der Gesammtpersonenverkehr um die Hälfte erhöht und der Gesammtgüterverkehr fast verdreifacht hat; dass sich hierbei der Personenverkehr mit Deutschland aber beinahe verdoppelt und der Güterverkehr mit Deutschland mehr als vervierfacht hat. Der Personenverkehr mit Frankreich dagegen lag nach dem Kriege zunächst ganz danieder, hob sich von 1874 an beträchtlich und überstieg in den drei folgenden Jahren den mit Deutschland; nachher blieb er in sich selbst ziemlich gleich, gegen den mit Deutschland aber immer mehr zurück; in 1887/88 ist er auch in sich selbst erheblich herunter gegangen und 1888/89 in Folge des gegen Frankreich verhängten Passzwanges noch mehr gesunken, so dass er nicht viel höhere Zahlen aufweist als in der ersten Zeit nach dem Kriege. Der Güterverkehr mit Frankreich, welchem allerdings die grossen Kohlentransporte fehlen, wie solche der mit Deutschland aufweist, ist fast von Jahr zu Jahr gesunken und betrug in 1888/89 nicht mehr die Hälfte desjenigen vom zuerst notirten Jahre 1874.

Gehen wir nun näher auf die gegenwärtige Gestaltung des Verkehrs ein, so ergiebt sich bei Zugrundelegung der fünf Jahre von 1884/85 bis 1888/89 folgendes Bild: Im Personenverkehr nimmt wie bei allen grossen Bahncomplexen betreffs Personenzahl und Einnahme der Binnenverkehr bei Weitem die erste Stelle ein; die Personenzahl bewegte sich hierbei zwischen 10 100 000 und 10 950 000 Personen und die Einnahme zwischen 7 200 000 Mk. und 7 500 000 Mk. Der directe Verkehr reichte betreffs der Personenzahl alljährlich nahe an 2 000 000 heran, während die Einnahme sich zwischen 2 230 000 Mk. und 2 800 000 Mk. bewegte; der mit Frankreich speciell ist von Jahr zu Jahr gesunken, der mit

Deutschland aber erheblich gestiegen. Hält man hierbei die einzelnen deutschen Gebiete auseinander, so nimmt derjenige mit den preussischen Rheinlanden die erste Stelle ein, diesem folgt der mit Baden und dann der mit der Rheinpfalz. Mit ausserdeutschen Ländern ist noch der Verkehr mit Belgien bedeutend, der mit der Schweiz und Italien dagegen gering. Von dem Durchgangsverkehr, welcher sich zwischen 45 000 und 65 000 Personen und zwischen 580 000 und 670 000 Mk. bewegt hat, steht der zwischen Frankreich und Süddeutschland nebst Oesterreich und dem Orient über die Kehler Route obenan; es folgt ihm der Verkehr zwischen Frankreich und der Schweiz, zwischen Frankreich und dem nördlichen Deutschland über Forbach, zwischen Belgien und der Schweiz, zwischen den Rheinlanden und der Schweiz und der zwischen Belgien und Italien.

Bei dem Güterverkehr steht betreffs der transportirten Mengen und der Einnahme der directe bei Weitem obenan und übertrifft den Binnenverkehr um das Doppelte; die transportirten Mengen bewegten sich zwischen 5 400 000 und 6 800 000 Tonnen und die Einnahme zwischen 16 840 000 Mk. und 20 250 000 Mk. An Massenartikeln kommen hierbei, nach den transportirten Mengen geordnet, hauptsächlich zur Sprache: Steinkohlen in Empfang aus dem Saarrevier, Ruhrrevier, Belgien, der Rheinpfalz und aus Frankreich, wobei zu bemerken, dass die lothringischen Bergwerke wohl selbst Steinkohlen in bedeutenden Massen liefern (etwa 600 000 Tonnen à 1000 kg), doch bleiben dieselben zum weitaus grössten Theil im Lande selbst, und nur geringe Quantitäten werden nach Frankreich, Luxemburg und Baden verführt; Eisenerze in Versand zum weitaus grössten Theile nach dem Saarrevier, demnächst nach Luxemburg, nach der Rheinprovinz (abgesehen vom Saarrevier), der Rheinpfalz, Frankreich, der Provinz Hessen-Nassau und nach Westfalen; Eisen und Stahl in Versand nach der Rheinprovinz (excl. Saarrevier), nach dem Saarrevier, Belgien, Westfalen, der bayerischen Pfalz und nach Frankreich; Holz in Empfang aus Baden und Württemberg; Holz in Versand nach Frankreich und nach dem Saarrevier; Getreide in Empfang und zwar Weizen aus Baden, Belgien und der Provinz Hannover; Hafer aus Württemberg, Baden und Belgien; Roggen aus Baden, Belgien und Frankreich, sowie Gerste aus Ungarn, Bayern und Baden; gebrannter Kalk in Empfang zum weitaus grössten Theil aus Belgien, demnächst aus Frankreich und Baden; Mehl und Mühlenfabrikate in Empfang aus Baden, der Provinz Hannover, Württemberg, aus der Provinz Sachsen, Frankreich und aus Belgien;

Baumwolle in Empfang (bekanntlich überseeisches Product) über Belgien, Frankreich, die Weserhäfen, Italien und die Schweiz; Cement in Empfang aus Baden, Frankreich und dem Saarrevier; Bier in Empfang aus Bayern, aus der bayerischen Rheinpfalz, der preussischen Rheinprovinz und Baden; Bier in Versand nach Frankreich und Belgien; Soda in Versand nach der Rheinprovinz und nach Baden; Düngemittel in Empfang aus der Provinz Sachsen und dem Saarrevier; Borke und Lohe in Empfang fast ausschliesslich aus Frankreich. Zu bemerken ist hierbei noch, dass das in den lothringischen Salinen gewonnene Salz zum grössten Theil im Lande verbleibt, die Ausfuhr der Ueberproduction richtet sich fast ausschliesslich nach der Rheinprovinz. Bei der der Einwohnerzahl gegenüber nur geringen Viehzucht macht sich beträchtliche Einfuhr an Rindvieh aus der Schweiz, Baden und Frankreich, sowie an Schafen aus Bayern, Baden, aus der Provinz Hessen-Nassau, der Rheinprovinz, dem Grossherzogthum Hessen und aus Württemberg erforderlich. Die Schweinezucht lässt Ausfuhr zu, welche sich zum grössten Theil nach der bayerischen Rheinpfalz und demnächst nach der preussischen Rheinprovinz richtet.

Der lokale Güterverkehr bewegte sich zwischen 2 580 000 und 2 760 000 Tonnen, und die Einnahme daraus zwischen 7 900 000 Mk. und 9 630 000 Mk. Bei dem Durchgangsgüterverkehr, welcher sich zwischen 1 620 000 und 1 830 000 Tonnen mit einer Einnahme von 6 500 000 bis 6 820 000 Mk. bewegte, steht der Kohlenverkehr aus dem Saarrevier nach der Schweiz obenan, es folgt der Saarkohlenverkehr nach Frankreich, welcher indes von Jahr zu Jahr zurück gegangen und betreffs der transportirten Mengen sowohl als der Einnahme von 1884/85 auf 1888/89 genau um die Hälfte gesunken ist. Dies erklärt sich aus der Concurrenz der elsass-lothringischen Canalschifffahrt, welche wir sogleich näher besprechen werden, und daraus, dass sich neuerer Zeit auch die belgische Kohle auf den Wasserstrassen Eingang in Frankreich verschafft hat. Hierauf folgt der Verkehr zwischen dem nordwestlichen Deutschland, Belgien sowie Holland mit Italien, demnächst der Saarkohlenverkehr nach Baden, welcher jedoch gleichfalls in der Abnahme begriffen ist, ferner der Verkehr zwischen Belgien und Holland mit Baden, Württemberg und Bayern, der Verkehr zwischen Frankreich mit dem südwestlichen Deutschland und Ungarn, der Verkehr zwischen dem nordwestlichen Deutschland mit der Schweiz und der Verkehr zwischen Belgien und der Schweiz.

Was nun die Concurrenzen anbelangt, mit welchen die Reichseisenbahnen zu kämpfen haben, so ist in erster Linie die Canalschifffahrt zu nennen, welche den Eisenbahnen jährlich rund

1 500 000 Tonnen Massengüter und zwar meist auf grössere Strecken entzieht. Elsass-Lothringen erfreut sich von französischer Zeit her eines so umfangreichen und in sich ineinandergreifenden Canalsystems, wie es kein anderes deutsches Land aufzuweisen hat. Im Süden tritt bei Altmünsterol der Rhein-Rhonecanal aus Frankreich herüber, führt über die wichtige Fabrikstadt Mülhausen und reicht im Norden bis Strassburg, wo er mittelst der Ill und des Ill-Rheincanals mit dem Rhein und mit dem Rhein-Marnecanal in Verbindung steht, welch Letzterer in westlicher Richtung durch das nördliche Elsass und weiter durch Lothringen führt und dann nordwestlich von D. Avricourt nach Frankreich übertritt. Diese beiden Canäle concurrenziren also die Eisenbahnlinien Altmünsterol-Mülhausen, Mülhausen-Strassburg und Strassburg-D. Avricourt. Der Rhein-Rhonecanal steht bei Mülhausen mittelst des Hüninger Zweigcanals und bei Neubreisach mittelst des Breisacher Zweigcanals mit dem Rhein in Verbindung und entsendet nördlich von Neubreisach den Colmarer Zweigcanal nach Colmar, sowie bei Strassburg mittelst der Ill den Breuschcanal westlich nach Molsheim. Aus dem Rhein-Marnecanal geht nördlich von D. Avricourt der Saarkohlencanal ab, welcher von hier aus in die Saar bei Saargemünd führt. Derselbe concurrenzirt speciell die Linie Saarburg-Saargemünd, dann aber in Verbindung mit dem Rhein-Marne- und dem Rhein-Rhonecanal gerade betreffs der wichtigen Saarkohlentransporte das ganze elsass-lothringische Bahnnetz. Ferner bildet die Mosel, welche bei ihrem Eintritt in Deutschland bei Novéant bereits schiffbar ist, eine Concurrenz für die Linie Novéant-Metz-Diedenhofen-Sierck sogar gleichfalls für den Transport von Saarkohle nach den vorgenannten Stationen. Die Rheinschifffahrt dagegen, welche, wie wir gesehen haben, für die badischen Staatsbahnen eine empfindliche Concurrenz bildet, ist für Elsass-Lothringen fast belanglos; die Schiffstransporte, welche von Norden her stromauf kommen, werden zum überaus grössten Theil schon auf der nördlichen Grenze mittelst der Lauterburger Rheinhafenbahn auf die Bahnlinie Lauterburg-Strassburg übergeleitet.

Die erst unter deutscher Herrschaft in Elsass-Lothringen entstandenen, auf Seite 47 und 48 namhaft gemachten Privatbahnen dienen alle ausschliesslich dem lokalen Verkehr und fallen deshalb hier nicht besonders in die Wagschale. Dagegen ist zur Zeit der deutschen Herrschaft den Reichseisenbahnen in der 1884 eröffneten österreichischen Arlbergbahn Innsbruck-Bludenz in Verbindung mit den schweizerischen Bahnen eine räumlich weit entfernte, die Interessen jener aber sehr berührende Concurrenzlinie entstanden, so

recht ein Beweis, wie Eisenbahn- und Tarifpolitik sich nicht in geographische und politische Grenzen zwängen lassen, sondern ebenso wie die hohe Politik den Charakter des Internationalen für sich in Anspruch nehmen. Diese Linie hat einen beträchtlichen Theil des Getreide-, Holz- und Viehverkehrs von Oesterreich-Ungarn nach Frankreich an sich gezogen, welcher vorher ausschliesslich den süddeutschen und elsass-lothringischen Bahnen in der Linie Wien - München - Stuttgart - Kehl - Strassburg - D. Avricourt zugefallen war.

Die aus dem Personenverkehr, aus dem Güterverkehr und aus den Nebeneinnahmen sich zusammensetzenden Gesammteinnahmen der Reichseisenbahnen haben sich von 25 219 342 Mk. in 1872 auf 43 120 117 Mk. in 1888/89 vermehrt, wobei ein absoluter Rückgang nur im Jahre 1885/86 und im Jahre 1887/88 zu verzeichnen war, während die übrigen Jahre durchweg eine Erhöhung der Einnahmen mit sich brachten.

Was die Betriebsausgaben betrifft, so ist hervorzuheben, dass von den 1319 km Eigenthumslänge nur 391 km in der Horizontale, 928 km also in Steigungen bezw. Gefäll liegen und dass hiervon 332 km Neigungen über 1 : 200 bis 1 : 40 herauf haben. Diese Verhältnisse schon bedingen hohe Betriebsausgaben; in den ersten Jahren machten sich aber auch viele Nacharbeiten an den Bahnen erforderlich, da dieselben während des Krieges in baulicher Beziehung naturgemäss ziemlich vernachlässigt worden waren. In Folge dessen stellten sich die Betriebsausgaben von 1872 bis einschliesslich 1874 mit 75,23, mit 90,56 und mit 78,90 % der Bruttoeinnahmen weit über das normale Mass, gingen dann bis 1879/80 von 68,60 % allmählich auf 62,50 % herab, haben sich von da ab stets unter 60 % gehalten und in den fünf Jahren von 1884/85 bis incl. 1888/89 nur noch durchschnittlich 57,36 % der Bruttoeinnahmen betragen, wobei zu berücksichtigen ist, dass sich die Personalkosten hier in den Gehältern und Löhnen höher stellen als bei den Bahnen von Altdeutschland. Da die Verwaltung der Reichseisenbahnen besondere Reserve- bezw. Erneuerungsfonds nicht führt, die diesen Fonds sonst zur Last fallenden Ausgaben vielmehr in den Betriebsausgaben mit enthalten sind, so bildet der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben der Reichseisenbahnen die wirkliche Reineinnahme dieser, wobei also von dem Pachtverhältniss der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn gänzlich abgesehen ist. Dieser Reinüberschuss verzinste das jeweilige volle Anlagecapital des Reichs einschliesslich des Mehraufwandes beim käuflichen Erwerb der Ostbahnlinien und ausschliesslich der für ver-

schiedene Linien der Reichseisenbahnen gezahlten Subventionen à fonds perdu, also das seitens des Reichs zu verzinsende Anlagecapital in den einzelnen Jahren, wie folgt:

pro	1872	1873	1874	1875	1876	1877/78	1878/79	1879/80
	2,13	0,83	1,91	2,49	3,09	2,87	2,80	2,99 %

pro	1880/81	1881/82	1882/83	1883/84	1884/85	1885/86
	3,33	3,46	3,47	3,40	3,59	3,41 %

pro	1886/87	1887/88	1888/89
	3,83	4,02	3,77 %.

Dass sich das finanzielle Endresultat trotz des in den letzten Jahren bereits gewaltigen Verkehrs nicht günstiger stellt, erklärt sich aus dem hohen Anlagecapital mit rund 110 000 Mk. mehr pro Kilometer, als die Durchschnittsbelastung der deutschen Bahnen beträgt.

Ausser diesen Finanzergebnissen der Reichseisenbahnen selbst ist aber auch noch zu beleuchten, was das Pachtverhältniss zu der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn der Reichseisenbahnverwaltung bezw. dem Reich für ein Resultat liefert.

Wie bereits Eingangs erwähnt, nahm das Reich 1872 die innerhalb des Grossherzogthums Luxemburg gelegenen Linien der Wilhelm - Luxemburg - Eisenbahngesellschaft pachtweise in Betrieb und übertrug Verwaltung und Betriebsführung derselben der Generaldirection der Reichseisenbahnen von Elsass-Lothringen. Ueber dieses Pachtverhältniss ist Folgendes speciell anzuführen. Laut Vertrag von 1868 hatte die französische Ostbahngesellschaft die sämmtlichen Linien der Wilhelm - Luxemburg - Eisenbahngesellschaft in pachtweisem Betrieb gehabt und der Eigenthümerin eine Jahrespacht von 3 000 000 Francs gezahlt. In Verfolg des Zusatzartikels zum Friedensvertrage von 1871, in welchem der käufliche Uebergang der in den abgetretenen Gebietstheilen gelegenen eigenen Linien der französischen Ostbahngesellschaft in das Eigenthum des Deutschen Reichs zwischen diesem und Frankreich vereinbart wurde, trat die französische Ostbahngesellschaft gleichzeitig die ihr auf den Betrieb der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn vertragsgemäss zustehenden Rechte an die französische Regierung ab und diese übertrug dieselben auf das Deutsche Reich. Diese Abmachungen wurden durch den Vertrag zwischen dem Deutschen Reich und dem König der Niederlande als Grossherzog von Luxemburg vom 11. Juni 1872 bestätigt, in einem Specialvertrage mit Belgien aber die auf belgischem Gebiet gelegenen Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn für eine Jahrespacht von 500 000 Francs an die belgischen Staatsbahnen verpachtet, so dass das Deutsche Reich

nur die Eingangs aufgeführten, auf grossherzoglich luxemburgischem Gebiet gelegenen Strecken gegen eine Jahrespacht von 2 500 000 Francs = 2 000 000 Mk. in Verwaltung und Betrieb nahm. Da die gedachte Gesellschaft eigene Betriebsmittel nicht besitzt, so hat vertragsgemäss das Deutsche Reich seinerseits solche zu stellen sowie es auch die ausserordentlichen Aufwendungen zur betriebssicheren Erhaltung der Bahn, zur Erweiterung der Bahnanlagen und zur Legung der zweiten Gleise u. s. w. seinerseits zu leisten hat, wogegen es sich auf das für die verwendeten Betriebsmittel zu verrechnende Beschaffungscapital und auf die für gedachte Bauten wirklich aufgewendeten Summen 5 % Jahreszinsen und ferner alljährlich diejenigen Beträge zu seinen Gunsten zu berechnen hat, welche erforderlich sind, um die vorgedachten Capitalien beider Kategorien bis zum Ablauf der vereinbarten Pachtzeit ult. 1912 zu tilgen. Das Deutsche Reich bezw. in dessen Auftrage die Generaldirection der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen vereinnahmt also sämmtliche aus Verwaltung und Betrieb der auf luxemburgischem Gebiet gelegenen Strecken sich ergebenden Summen, leistet sämmtliche Betriebsausgaben und zahlt die Jahrespacht von 2 000 000 Mk.; doch erfolgt die eigentliche Betriebsrechnung derart à conto der Eigenthümerin, dass ein etwaiges Betriebsdefizit von der Bruttoeinnahme der nächsten Jahre an das Deutsche Reich rückvergütet wird. Denjenigen Ueberschuss aus der Bruttoeinnahme, welcher sich nach Abschluss der Betriebsrechnung, nach Berechnung der Jahrespacht und der vorstehend bezeichneten Zins- und Amortisationsbeträge des seitens des Deutschen Reichs für die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn aufgewendeten Capitals ergiebt, wobei die verbliebenen Defizits zu Gunsten des Reichs auf die nächsten Jahre zu übertragen sind, erhält die grossherzoglich luxemburgische Regierung behufs Tilgung der s. Z. der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft überwiesenen Staatssubvention von 8 000 000 Francs. Nach völliger Tilgung dieser Subvention aber erhält von dem verbleibenden Reinüberschuss das Deutsche Reich und die luxemburgische Regierung je die Hälfte.

Dieser Pachtvertrag und Pachtbetrag bezog sich nur auf die 1872 übernommenen Linien. Inzwischen ist das Unternehmen der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft um die Strecken Esch-D. Oth-Redingen, Bettemburg-Düdelingen bezw. Reiteschkopp, Oettingen-Langenacker, Tetingen-Langengrund mit Abzweigung nach Kirchberg und um die Verbindungscurve bei Nörzingen, zusammen um 13,07 km ausgedehnt worden, wovon die Strecke Esch-Redingen 1880/81, die anderen Linien aber 1883/84 eröffnet worden sind.

Die Erstere steht nur im Betrieb der Reichseisenbahnverwaltung gegen Berechnung der Selbstkosten, die anderen Strecken dagegen stehen wiederum im pachtweisen Betriebe der Reichsbahnen und zwar gegen $4^1/_2$ % des Anlagecapitals. Hierbei ist zu bemerken, dass von diesen neu eröffneten Linien 5,29 km auf Reichsgebiet und die übrigen innerhalb Luxemburgs liegen. Die Betriebseinnahmen und Ausgaben sowie die Pachtbeträge dieser Linien liegen mit in der Betriebsrechnung der dem Reich zu Eigenthum gehörigen Reichseisenbahnen, die nun folgende Beleuchtung der finanziellen Seite des Betriebes der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn bezieht sich also nur auf die alten Linien dieser. Aus dem Vertrage mit Luxemburg von 1872 bleibt noch zu erwähnen, dass das Deutsche Reich die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn weder im Kriege noch im Frieden zum Transport von Truppen, Waffen, Kriegsmaterial und Munition benutzen darf, sowie bei dem Betriebe dieser Bahn überhaupt die dem Grossherzogthum als neutralem Staat obliegenden Verpflichtungen auch seinerseits zu respectiren und zu wahren hat.

In der ersten $4^1/_2$ monatlichen Pachtperiode 1872 ergab sich schon bei dem blossen Betriebe der Luxemburger Bahnen ein Defizit, gegenüber der Jahrespacht aber noch bis einschliesslich 1879/80 alljährlich ein solches, während seitdem die Betriebsüberschüsse die Pacht stets gedeckt haben; zur Begleichung der vorgedachten laufenden Zins- und Amortisationsbeträge und der antheiligen Kosten für Erneuerung der Locomotiven und Wagen aber hat bis einschliesslich 1887/88 der Einnahmeüberschuss nach Abrechnung der Pacht noch in keinem Jahre ausgereicht, und erst das Betriebsjahr 1888/89 ergab auch gegenüber diesen Posten den ersten wirklichen Ueberschuss von 488 640 Mk. Alle diese aus der Verwaltung der Wilhelm-Luxemburg-Bahnen für das Deutsche Reich sich ergebenden Defizits sowie die seitens desselben für Verbesserung der Bahn, für Erweiterung und Vervollständigung der Bahnanlagen sowie für Legung des zweiten Gleises u. s. w. aufgewendeten Summen sind zu einem Schuldconto zusammengetragen, welches sich ult. 1888/89 nach Abrechnung des aus diesem Jahre resultirenden wirklichen Betriebsüberschusses auf 20 877 750 Mk. stellte. Diese Schuld zerfällt in eine verzinsliche und in eine unverzinsliche. Die Erstere wird durch das seitens des Reichs für Verbesserung u. s. w. der Wilhelm-Luxemburg-Bahn aufgewendete Anlagecapital gebildet und bezifferte sich am vorgedachten Termin auf 6 473 644 Mk.; die unverzinsliche Schuld wird aus dem einmaligen wirklichen Betriebsdefizit, aus den Defizits gegenüber der Pachtsumme und aus den

rückständigen Zins- und Amortisationsbeträgen sowie aus den rückständigen antheiligen Kosten für laufende Erneuerung der Betriebsmittel gebildet und bezifferte sich ult. März 1889 auf 14404106 Mk. — Die Veranlassung zu diesen bisher so ungünstigen Ergebnissen zu untersuchen und zu erörtern, liegt ausserhalb des Rahmens unserer Arbeit, da diese Bahnen nicht deutsches Eigenthum sind.

Zum Schluss der geschichtlichen Abhandlung über die Reichseisenbahnen geben wir, um ein Bild zu gewinnen, mit was für Zahlen die Verwaltung derselben in der Gegenwart zu rechnen hat, die Verkehrsergebnisse des Betriebsjahres 1888/89 von den Reichseisenbahnen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn zusammen, wie folgt. Es wurden befördert 12627870 Personen und 11391131000 kg Frachten und hierfür 10295393 Mk. bezw. 36697329 Mk., einschl. der Nebeneinnahmen aber 50065880 Mk. vereinnahmt. Die Ausgaben betrugen 29650411 Mk. und somit der Ueberschuss 20415469 Mk. Zur Bewältigung dieses Verkehrs waren 535 Locomotiven, 956 Personenwagen und 12472 Lastwagen vorhanden. Das Beamten- und Arbeiterpersonal der Reichseisenbahnverwaltung belief sich auf 13707 Köpfe.

Organisation. An der Spitze der Reichseisenbahnen steht die durch kaiserlichen Erlass vom 9. Dezember 1871 eingesetzte „Kaiserliche Generaldirection der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen“ mit Sitz in Strassburg. Innerhalb derselben sind nach und nach drei Abtheilungen, die technische, die administrative und die Bauabtheilung, eingerichtet worden, und unmittelbar ihr unterstellt besteht eine Telegrapheninspection zu Strassburg. Bezüglich des inneren Dienstes sind für die verschiedenen Zweige der Bureauverwaltung getrennte Bureaus errichtet und zwar: das Administrationsbureau (Secretariat, Registratur, Kanzlei, Calculatur und Drucksachenverwaltung umfassend); das bautechnische Bureau zur Prüfung und Bearbeitung der Projecte für Neu- und Reparaturbauten; das betriebstechnische Bureau für die technischen Angelegenheiten des Betriebes; das maschinentechnische Bureau (an Stelle der früheren Obermaschinenmeisterei eingerichtet) zur Oberaufsicht über den gesammten Maschinen- und Werkstättendienst, sowie der Wagenangelegenheiten in technischer Beziehung; das Materialienbureau für die Verwaltung der Betriebs-, Werkstatts-, Bau-, Oberbau- und Telegraphenmaterialien, der Inventarien und Utensilien, der Dienstbekleidungsgegenstände, der Schwellenimprägniranstalten, der Gasanstalten sowie der der Verwaltung gehörigen Steinbruche und Kiesgruben; die Betriebscontrole; die Wagencontrole; das Tarifbureau und die Hauptkasse. Früher bestanden noch ein Reclamationsbureau und ein Verkehrsbureau, doch sind dieselben aufgelöst worden. Für den äusseren Dienst ist das Netz der Reichseisenbahnen einschliesslich der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn in sieben Betriebsdirectionsbezirke und in fünf Maschineninspectionsbezirke getheilt. Den Betriebsdirectionen liegt die Beaufsichtigung der sicheren und ordnungsmässigen Beförderung der Züge, des äusseren Stationsdienstes und der Bahnunterhaltung, die Aufrechterhaltung der bahnpolizeilichen Bestimmungen, die Ueberwachung

des Bahneigenthums sowie die Controle über die Inventarien und Materialien ob. Diese Betriebsdirectionsbezirke sind betreffs der bautechnischen Angelegenheiten wieder noch in besondere „Betriebsinspectionen" getheilt und innerhalb der Ersteren zur Beaufsichtigung des gesammten Expeditions- und Kassendienstes „Verkehrsinspectionen" eingerichtet. Die Eintheilung der Betriebsdirectionsbezirke ist folgende:

1. Betriebsdirectionsbezirk Mülhausen mit den Betriebsinspectionen Mülhausen I und II und den Verkehrsinspectionen Mülhausen und Basel. Derselbe umfasst die Strecken Basel-Colmar, St. Ludwig - Mitte Rhein, Mülhausen-Mitte Rhein, Mülhausen-Altmünsterol, Lutterbach-Wesserling mit Sennheim-Masmünster und Bollweiler-Lautenbach.

2. Betriebsdirectionsbezirk Colmar mit den Betriebsinspectionen Colmar und Schlettstadt und der Verkehrsinspection Colmar. Derselbe umfasst die Strecken Colmar-Strassburg, Colmar-Neubreisach - Mitte Rhein, Colmar-Münster, Schlettstadt-Markirch und Schlettstadt-Molsheim-Zabern.

3. Betriebsdirectionsbezirk Strassburg I mit den Betriebsinspectionen Strassburg I und Saarburg und der Verkehrsinspection Strassburg I. Derselbe umfasst die Strecken Strassburg-Rieding - D. Avricourt, Rieding-Remilly mit der Verbindungscurve Saaraltdorf-Saarburg, Strassburg-Kehl - Mitte Rhein, Strassburg-Königshofen und Strassburg-Schiltigheim.

4. Betriebsdirectionsbezirk Strassburg II mit den Betriebsinspectionen Strassburg II und Hagenau sowie der Verkehrsinspection Strassburg II. Derselbe umfasst die Strecken Strassburg-Lauterburg mit der Lauterburger Hafenbahn, Strassburg-Rothau, Vendenheim-Hagenau-Weissenburg und Hagenau-Steinburg mit Buchsweiler-Ingweiler.

5. Betriebsdirectionsbezirk Saargemünd mit den Betriebsinspectionen Saargemünd I, II und III sowie der Verkehrsinspection Saargemünd. Derselbe umfasst die Strecken Schweighausen (bei Hagenau)-Saargemünd-Beningen, Saargemünd-Saaralben-Berthelmingen (vor Saarburg), die Verbindungscurve bei Saargemünd, Saaralben-Bensdorf-Chambrey mit Bourthecourt-Vic, sowie Bensdorf - D. Avricourt.

6. Betriebsdirectionsbezirk Metz mit den Betriebsinspectionen Metz I und II und Diedenhofen sowie der Verkehrsinspection Metz. Derselbe umfasst die Strecken von der preussischen Grenze bei Stieringen über Remilly und Metz bis zur französischen Grenze hinter Novéant, Courcelles-Teterchen-Bons und Völklingen, Metz - französische Grenze bei Amanweiler, Metz-Diedenhofen - luxemburgische Grenze vor Bettemburg mit Hagendingen - Gr. Moyeuvre, Diedenhofen - französische Grenze hinter Fentsch, Diedenhofen - preussische Grenze hinter Sierck und Diedenhofen-Beningen.

7. Betriebsdirectionsbezirk Luxemburg für die sämmtlichen im Betrieb der Reichseisenbahnen stehenden Linien der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn einschliesslich der innerhalb Lothringens gelegenen Strecken. Derselbe ist in die drei Betriebsinspectionen Luxemburg I, II und III getheilt und hat gleichfalls eine besondere Verkehrsinspection in Luxemburg.

Die Maschineninspectionen haben den Locomotivdienst zu regeln, die Beaufsichtigung der sämmtlichen Betriebsmittel und der mechanischen Anlagen zu besorgen sowie die kleineren Reparaturen an diesen auszuführen. Die Eintheilung derselben ist folgende:

1. Maschineninspection Mülhausen umfasst die Betriebsdirectionsbezirke Mülhausen und Colmar mit Ausnahme der Strecke Schlettstadt-Zabern.

2. **Maschineninspection Strassburg** umfasst die Betriebsdirectionsbezirke Strassburg I und II mit Ausnahme der Strecken Rieding-Remilly und Saarburg-Saaraltdorf, ausserdem aber noch die Strecke Schlettstadt-Zabern des Betriebsdirectionsbezirks Colmar.

3. **Maschineninspection Saargemünd** umfasst die Strecken des Betriebsdirectionsbezirks Saargemünd.

4. **Maschineninspection Metz** umfasst die Strecken des Betriebsdirectionsbezirks Metz sowie ausserdem die Strecken Rieding-Remilly und Saarburg-Saaraltdorf.

5. **Maschineninspection Luxemburg** umfasst die Strecken des Betriebsdirectionsbezirks Luxemburg.

Zur Ausführung des Werkstättendienstes behufs betriebssicherer Unterhaltung der Betriebsmittel und der dadurch bedingten Reparaturen, soweit solche nicht durch die Maschineninspectionen ausgeführt werden können, sind vier Hauptwerkstätten in Mülhausen, in Bischheim bei Strassburg, in Montigny bei Metz und (für die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn) in Luxemburg eingerichtet. Ausser diesen bestehen noch Nebenwerkstätten und zwar zu Mülhausen, Strassburg, D. Avricourt, Sablon bei Metz, Diedenhofen, Forbach und Saargemünd.

Anfangs stand die Generaldirection unmittelbar unter dem Reichskanzleramt, doch ist laut kaiserlicher Verordnung vom 27. Mai 1878 als besondere Behörde unter dem Reichskanzler „das Reichsamt für die Verwaltung der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen" mit Sitz in Berlin errichtet. Dasselbe liegt bislang von Anfang an in Form einer Personalunion in den Händen des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten. Hiernach ist besonders hervorzuheben, dass die Generaldirection in Eisenbahnangelegenheiten nicht unter dem Ministerium für Elsass-Lothringen steht.

Das Geschäftsjahr umfasst bei den Reichseisenbahnen die Zeit vom 1. April des laufenden bis zum letzten März des folgenden Jahres.

Behufs Anbahnung bezw. Erhaltung innigerer Verbindung zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Lande wurde hier schon unvergleichlich früher als in den anderen deutschen Staaten diejenige Einrichtung ins Leben gerufen, welche dem Eisenbahnrath der Letzteren entspricht. Derselbe hat hier die Bezeichnung „Eisenbahnausschuss für Elsass-Lothringen" und ist bereits 1874 eingesetzt worden. Er hat gleichfalls den Zweck, in allen Industrie, Gewerbe und Handel interessirenden Fragen der Eisenbahnverwaltung berathend zur Seite zu stehen, und die besondere Aufgabe, hierauf bezügliche Wünsche und Beschwerden des Publikums behufs gemeinschaftlicher Behandlung zur Kenntniss der Generaldirection zu bringen. Er besteht aus je drei Delegirten der Handelskammern zu Strassburg und Metz, aus je zwei Delegirten der Handelskammern zu Mülhausen und Colmar und je einem Vertreter aus den Kreisen der Landwirthschaft der drei Bezirke Lothringen, Ober- und Unterelsass. Der Eisenbahnausschuss hat hier zweimal im Jahre vor Einführung des Sommer- und Winterfahrplans regelmässige — ordentliche — Sitzungen, indes tritt er auch zu ausserordentlichen Sitzungen auf besonderen Antrag der Generaldirection oder auf gemeinschaftlichen Antrag von mindestens drei Handelskammern zusammen.

Geographie. Der politischen Eintheilung nach liegen von den den Reichseisenbahnen zu Eigenthum gehörigen Linien nach dem Stande ult. März 1889

in Elsass-Lothringen	1301,72 km
und im Königreich Preussen	16,98 „
Summa	1318,70 km.



In Ergänzung des auf Seite 43 über die orographischen Verhältnisse der Reichslande Gesagten ist hier zur näheren Erklärung über die Gestaltung des Eisenbahnnetzes noch anzuführen, dass nur der Osten des Elsass dem Tieflande (oberrheinische Tiefebene), der Westen desselben aber und Lothringen der Gebirgsformation angehört. Hiervon wiederum liegt der südliche Theil des Elsass von der Reichsgrenze bis zur Linie Mülhausen-Altmünsterol auf dem französischen Jura, der mittlere Theil bis zur Linie Strassburg - D. Avricourt auf den als Gebirgsstock erscheinenden Vogesen (Wasgenwald) und der nördliche Theil bis zur pfälzischen Grenze auf dem unter dem Namen Haardtgebirge bekannten, meist noch zu den Vogesen gerechneten Berglande; dieses und die Vogesen fallen steil zur Rheinebene ab und sind durch schmale tief eingeschnittene Flussthäler ausgezeichnet. Lothringen ist ein Hügelland, doch sind im Allgemeinen die Flussthäler auch hier tief eingeschnitten. Der kleine Theil westlich der Mosel wird bereits zu den östlichen Vorbergen der Ardennen gerechnet.

Zur speciellen Beschreibung der einzelnen Linien wählen wir die Eintheilung, wie sie sich nach der gegenwärtigen Gestaltung des grossen Verkehrs ergiebt, in die vier Hauptlinien Weissenburg-Strassburg-Basel; Kehl-Strassburg-D. Avricourt; Strassburg-Bensdorf-Metz - luxemburgische Grenze vor Bettemburg und die Linie von der preussischen Grenze bei Stieringen über Metz bis zur französischen Grenze hinter Novéant.

I. Weissenburg-Strassburg-Basel ist 207 km lang, beginnt auf der Grenze gegen die Rheinpfalz im Anschluss an die pfälzische Linie Neustadt-Weissenburg und fährt in vorherrschend südlicher Richtung auf dem linken Ufer des Rheins parallel zu diesem, durchweg in der rheinischen Tiefebene sich haltend, bis an die schweizerische Grenze vor Basel. Direct bei ihrem Anfangspunkt überschreitet sie den Grenzfluss Lauter, tritt hinter Weissenburg in die ausgedehnten Hagenauer Waldungen, überbrückt in diesen die Sauer und bei Hagenau die Moder. Hier geht nordwestlich die Linie über Saargemünd nach Diedenhofen und westlich die Zweigbahn über Buchsweiler nach Steinburg ab. Südlich von Hagenau überschreitet die hier zu behandelnde Hauptlinie die Zorn, trifft auf die Station Vendenheim, überbrückt hier den Rhein-Marnecanal und hat von hier aus bis Strassburg gemeinsame Gleiseanlagen mit der unter II. zu behandelnden Hauptbahn Strassburg - D. Avricourt. Strassburg ist der wichtigste Knotenpunkt des ganzen Netzes; hier gehen ausser der Weissenburg-Baseler Linie die Bahnen nach Lauterburg, nach Schiltigheim, nach Kehl, nach Rothau, nach Königshofen und gemeinsam mit der Weissenburger Linie nach D. Avricourt bezw. nach Metz ab. Ausserdem bildet Strassburg den Knotenpunkt der Linien der Strassburger Strassenbahngesellschaft nach Markolsheim und nach Truchtersheim. Von Strassburg aus begleitet die Baseler Linie die Ill bis Mülhausen auf deren linkem Ufer und muss somit die sämmtlichen linksseitigen kleinen Nebenflüsse derselben überschreiten, von denen hier die Breusch, die Leber, die Fecht, die Thur und die Doller genannt sein mögen. Bei Erstein entfernt sie sich mehr von dem Rhein und tritt näher an die Vogesen heran, bei Schlettstadt fällt von Norden her die Linie von Zabern ein, und andererseits geht westlich die Zweigbahn nach Markirch ab. Bei Station Rappoltsweiler nimmt sie von Westen die Rappoltsweiler Privatbahn von gleichnamiger Stadt her auf und trifft dann auf die Station Colmar. Hier geht östlich die Zweigbahn nach Altbreisach und westlich die nach Münster i. E. ab, ausserdem aber bildet Colmar den Knotenpunkt

der Linien der in Privatbesitz befindlichen Kaysersberger Thalbahn nach Schnierlach, nach Winzenheim und nach Horburg. Weiter südlich bei Bollweiler geht nordwestlich die Zweigbahn nach Lautenbach ab, bei Lutterbach in gleicher Richtung die Zweigbahn nach Wesserling und östlich die Mülhauser Canalhafenbahn.

Hiernach trifft die Hauptbahn auf den Eisenbahnknotenpunkt Mülhausen, woselbst sie die Ill und den Rhein-Rhonecanal überschreitet. Nun gabelt sie sich in die Linie nach Basel und in die an die französische Grenze bei Altmünsterol gegen Belfort, ausserdem geht hier aber nordöstlich die Zweigbahn nach Müllheim in Baden ab, und ferner bildet Mülhausen den Knotenpunkt der in Privatbesitz befindlichen Mülhausen - Ensisheim - Wittenheimer Strassenbahn nach Ensisheim und nach Wittenheim. Die Baseler Linie nimmt nun zur Erreichung ihres Endpunktes südöstliche Richtung an, nähert sich hierdurch dem Rhein, entsendet bei St. Ludwig kurz vor der Grenze östlich die Zweigbahn nach Leopoldshöhe in Baden und findet auf der Grenze Fortsetzung in den schweizerischen Bahnen nach Basel. Zürich, Luzern, Bern und Genf.

Die Linie von Mülhausen nach Altmünsterol ist 35 km lang, verfolgt bis Altkirch südwestliche Richtung, wendet sich hier nach Westen, überschreitet kurz vor Altmünsterol den Rhein-Rhonecanal und findet auf der Grenze hinter Altmünsterol Fortsetzung in der französischen Ostbahnlinie zunächst nach Belfort und weiter einerseits nach Paris und andererseits nach Lyon. Die Gabel Basel-Mülhausen und Mülhausen-Altmünsterol bildet die Anfangsstrecke der grossen Linie von Basel nach Paris, während für die Richtung aus Norden bei der Strecke Mülhausen-Altmünsterol nur der Verkehr nach dem südlichen Frankreich, besonders nach Lyon zur Sprache kommt.

Die Bahn von Weissenburg nach Basel und nach Altmünsterol ist durchweg doppelgleisig; auf der Ersteren kommen stärkere Steigungen als 1 : 200 nicht vor, während auf der Linie nach Altmünsterol die grösste Steigung 1 : 167 beträgt.

Mit dieser Hauptlinie stehen folgende Zweigbahnen direct oder indirect in Verbindung.

a. Hagenau-Saargemünd-Diedenhofen-französische Grenze hinter Fentsch ist 193 km lang, hat vorherrschend nordwestliche Richtung, liegt zunächst auf dem als Bergland erscheinenden Haardtgebirge und weiterhin auf dem Lothringer Hügellande. Von Hagenau bis Schweighausen hat sie gemeinsame Gleiseanlagen mit der Zweigbahn nach Steinburg; hierauf erhebt sie sich unter Benutzung von kleineren, theilweise sehr engen Flussthälern mit zum Theil recht beträchtlichen Steigungen zum Haardtgebirge, führt über Bitsch, erreicht bei Lemberg ihren höchsten Punkt und senkt sich dann innerhalb des lothringischen Hügellandes zum Saarthal, in welchem sie auf den Eisenbahnknotenpunkt Saargemünd trifft, woselbst sie die Saar und den Saarkohlencanal überschreitet. Hier schneidet sie die Linie von Saarburg an die preussische Grenze gegen Saarbrücken, während östlich die pfälzische Bahn von Zweibrücken einfällt. Hinter Saargemünd erhebt sie sich unter günstigen Steigungsverhältnissen aus dem Saarthal, schneidet bei Beningen die Linie von Remilly über Forbach an die preussische Grenze, benutzt von Hargarten bis Teterchen die Gleiseanlagen der Linie Courcelles-Bous bezw. Völklingen, überbrückt bei Bussendorf die Nied, schneidet bei Diedenhofen die Linie von Metz nach Luxemburg bezw. Sierck, geht hier über die Mosel und findet auf der französischen Grenze hinter Fentsch Fortsetzung nach Sedan. Das Bergland westlich der Mosel wird bereits zu den Ardennen gehörig gerech-

net und hier hat die Bahn hinter Fentsch die Vorberge der Ardennen in einem Tunnel zu durchbrechen. Die ganze Linie ist eingleisig als Vollbahn gebaut, wird aber auf der 19 km langen Theilstrecke Beningen-Hargarten als Secundärbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben. Das Maximum der Steigungen bezw. des Gefälls stellt sich auf den einzelnen Theilstrecken, wie folgt: Hagenau-Lemberg 1:97, Lemberg-Saargemünd-Beningen 1:198 und Beningen-Diedenhofen-Fentsch 1:100. — Uebrigens ist mit Etatsgesetz von 1889 und 1890 die Legung des zweiten Gleises auf der Theilstrecke von Ebersweiler (hinter Teterchen) bis Diedenhofen angeordnet worden.

b. Hagenau-Steinburg benutzt bis Schweighausen die Gleiseanlagen der vorgenannten Linie und ist von da bis Steinburg noch 34 km lang; sie hat vorherrschend westliche Richtung und liegt auf dem Haardtgebirge. Zunächst benutzt sie das Thal der Moder, dieselbe hierbei überschreitend, entsendet bei Buchsweiler nördlich eine in jüngster Zeit (Ende 1889) eröffnete Zweigbahn nach Ingweiler, nimmt bei Neuweiler scharf südliche Richtung an und mündet bei Steinburg in die weiter unten zu behandelnde Hauptbahn Strassburg-D. Avricourt. Die Linie ist eingleisig als Vollbahn gebaut, wird aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben. Das Maximum an Steigungen bezw. Gefäll beträgt 1:80.

c. Strassburg-Königshofen ist 2 km lang, hat westliche Richtung, ist als Secundärbahn gebaut und wird nur für den Güterverkehr benutzt.

d. Strassburg-Lauterburg ist 57 km lang, hat durchaus nordöstliche Richtung und liegt in der Rheinebene, von dem Strom nur bis 5 km entfernt. Bald hinter Strassburg entsendet sie östlich eine Zweigbahn nach Schiltigheim, überschreitet dieselben Gewässer wie die Weissenburger Linie (Moder und Sauer), entsendet bei Lauterburg östlich eine Hafenbahn nach dem Rhein und findet auf der Grenze Fortsetzung in den pfälzischen Bahnen nach Germersheim, Mannheim und Mainz. Sie ist eingleisig hergestellt und hat ein Neigungsmaximum von 1:303.

d 1. Die Schiltigheimer Zweigbahn geht von der vorgenannten Linie ab und hat eine Neubaulänge von noch nicht 1 km. Sie ist als Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1:150 und wird nur für den Güterverkehr benutzt.

d 2. Die Lauterburger Rheinhafenbahn ist 2 km lang, führt von Station Lauterburg nach dem daselbst angelegten Rheinhafen, hat ein Neigungsmaximum von 1:100, ist als Secundärbahn gebaut und wird nur für den Güterverkehr benutzt.

e. Strassburg-Rothau ist 45 km lang, hat vorherrschend westliche Richtung und begleitet auf ihrer ganzen Länge die Breusch. Bis Molsheim liegt sie in der Rheinebene, schneidet hier die Linie Schlettstadt-Zabern und tritt hinter Mutzig in die Vogesen, die der Breusch nur ein sehr enges Thal vergönnen, so dass die Bahn sich dem Flusslauf genau anpassen musste. Von Rothau ist die Fortsetzung bis Saales (hart an der französischen Grenze) im Bau. Die Bahn ist eingleisig und hat eine stärkste Steigung von 1:89.

f. Schlettstadt-Zabern ist 65 km lang, liegt am Ostabhang der Vogesen und hat vorherrschend nördliche Richtung. Sie geht über Barr, kreuzt bei Molsheim die vorgenannte Linie, überbrückt gleichzeitig die Breusch, führt weiterhin über Wasselnheim und mündet bei Zabern in die weiter unten zu behandelnde Hauptlinie Strassburg-D. Avricourt. Sie ist eingleisig hergestellt und hat ein Steigungsmaximum von 1:93.

g. Schlettstadt-Markirch ist 21 km lang, steigt bei westlicher Richtung unter Benutzung des Thals der Leber, welche sie in ihrem letzten Theile überbrückt, zu den Vogesen auf und endet in Markirch ohne weitere Fortsetzung. Sie ist als Vollbahn eingleisig gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 50 und wird als Secundärbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

h. Colmar-Münster i. E. ist 19 km lang, hat vorherrschend westliche Richtung, steigt im Thale der Fecht zu den Vogesen auf und endet in Münster ohne Fortsetzung. Sie ist als Vollbahn eingleisig gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 62 und wird als Secundärbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

i. Colmar-Neubreisach - Mitte Rhein ist 21 km lang, liegt in der Rheinebene, führt in östlicher Richtung, die Thur, die Ill und den Rhein-Rhonecanal überbrückend, über Neubreisach an den Rhein, überschreitet den Strom mittelst fester Brücke und findet auf dem jenseitigen Ufer Fortsetzung in der badischen Staatsbahn nach Freiburg i. B. Die Eigenthumsgrenze liegt in der Mitte der Rheinbrücke. Die Bahn ist als Vollbahn eingleisig gebaut, die Rheinbrücke aber von vornherein auf zwei Gleise eingerichtet. Die grösste Steigung beträgt 1 : 225.

k. Bollweiler-Lautenbach ist 13 km lang, führt in nordwestlicher Richtung über Gebweiler, überbrückt hier die Lauch, steigt in deren überaus engem Thal zu den Vogesen auf und endet in Lautenbach ohne weitere Fortsetzung. Bis Gebweiler ist sie als eingleisige Vollbahn, von da aus als Secundärbahn gebaut, wird aber durchweg secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit zwischen 2 und 4 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 40.

l. Lutterbach-Wesserling ist 27 km lang, führt in nordwestlicher Richtung zunächst nach Sennheim, entsendet hier südlich eine Zweigbahn über Sentheim nach Masmünster, tritt gleichzeitig an die Vogesen und an die Thur heran und benutzt deren Thal zum Aufstieg in jene, wobei sich drei Tunnel erforderlich machten. Die Strecke ist als eingleisige Vollbahn hergestellt und hat eine Maximalsteigung von 1 : 67.

l1. Sennheim-Sentheim-Masmünster ist 19 km lang, erstrebt in südlicher Richtung zunächst das Thal der Doller, überbrückt bei Burnhaupt den Fluss und benutzt das Thal desselben bei nunmehr nordwestlicher Richtung zum Aufstieg in die Vogesen, führt in fortwährender Steigung über Sentheim und endet in Masmünster ohne Fortsetzung. Die Strecke bis Sentheim ist als eingleisige Vollbahn, die Endstrecke als Secundärbahn zum Theil unter Benutzung der Chaussee erbaut, doch wird die ganze Linie als Secundärbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit zwischen 2 und 4 Minuten pro 1 km betrieben. Es ist dies die einzige Strecke der Reichseisenbahnen, bei deren Bau öffentliche Strassen benutzt worden sind.

m. Lutterbach-Mülhausen-Canalhafen ist 7 km lang, führt in östlicher Richtung unter Ueberschreitung der Doller und des Illcanals nach der Nordseite der Stadt Mülhausen, woselbst ein Bahnhof unter der Benennung Mülhausen Nord angelegt ist, und von dort aus weiter nach dem für die Stadt Mülhausen am Rhein-Rhonecanal angelegten Hafen. Sie ist als Secundärbahn gebaut, dient nur dem Güterverkehr und hat eine Maximalsteigung von 1 : 150.

n. Mülhausen - Mitte Rhein ist 17 km lang, hat nordöstliche Richtung, überschreitet den Hüninger Zweigcanal, erreicht bei Eichwald das linke Ufer des Rhein, überschreitet den Strom auf fester Brücke und findet auf dem rechten

Rheinufer Fortsetzung in der badischen Staatsbahnstrecke nach Mullheim, dort in die badische Hauptbahn Mannheim-Basel mündend. Die Eigenthumsgrenze liegt auf der Mitte der Rheinbrücke. Die Bahn ist als eingleisige Vollbahn gebaut, die Rheinbrücke aber von vornherein für zwei Gleise eingerichtet. Das Steigungsmaximum beträgt 1 : 200.

o. St. Ludwig - Mitte Rhein ist 4 km lang, hat nordöstliche Hauptrichtung, überbrückt den Hüninger Zweigcanal, führt über die Stadt Hüningen, überschreitet gleichfalls auf fester Brücke den Rhein und findet auf dem rechten Ufer desselben Fortsetzung in der badischen Staatsbahnstrecke nach Leopoldshöhe nördlich von Basel. Auch diese Bahn ist als eingleisige Vollbahn hergestellt, die Brücke aber von vornherein für zwei Gleise eingerichtet; die Eigenthumsgrenze liegt hier ebenfalls auf der Mitte der Rheinbrücke; das Steigungsmaximum beträgt 1 : 200.

II. Kehl-Strassburg-D. Avricourt ist von der Eigenthumsgrenze Mitte der Rheinbrücke bei Kehl bis Strassburg 7 km lang, benutzt von da bis Vendenheim auf 10 km die Gleiseanlagen der Weissenburger Linie und hat von dort aus bis zur französischen Grenze hinter D. Avricourt eine Länge von 82 km. Die Bahn steht rückwärts in der badischen Staatsbahnstrecke Kehl-Appenweier mit dem badischen Bahnnetz in Verbindung, überschreitet bei westlicher Richtung auf Elsasser Gebiet den kleinen Rhein sowie die Ill und tritt nun in den Centralbahnhof Strassburg. Von hier aus führt sie, in der Rheinebene sich haltend, über Vendenheim, woselbst sie sich von der Weissenburger Linie trennt, in nördlicher Richtung bis Brumath, kurz vorher die Zorn überschreitend. Von Brumath aus nimmt sie wieder westliche Richtung an und behält diese mit geringen Abweichungen bis zu ihrem Endpunkte bei. Sie begleitet zunächst die Zorn auf deren linkem Ufer, nimmt bei Steinburg nördlich die unter I b. genannte Linie von Hagenau sowie bei Zabern südlich die unter I f. behandelte Linie von Schlettstadt auf, tritt hier in die Vogesen, zu deren Durchbrechung sich bei mehrfacher Ueberbrückung der Zorn und des Rhein-Marnecanals sechs Tunnel erforderlich machten, von welchen der bedeutendste bei Arzweiler 2678 m lang ist. Vor Arzweiler bei Lützelburg fällt von Norden her die in Privatbesitz befindliche Pfalzburger Strassenbahn ein. Von Arzweiler senkt sich die Bahn zum Saarthal; auf diesem Theil bei Rieding zweigt nordwestlich die Bahn nach Metz ab, die hier zu behandelnde Linie aber nimmt nun südwestliche Richtung an und überschreitet bei Saarburg die Saar. Hier fällt nördlich die Linie von Saargemünd ein, deren hiesige Endstrecke von Saaraltdorf aus bei der jetzigen Gestaltung des Bahnnetzes als Verbindungscurve der Linien nach Metz und nach D. Avricourt erscheint. Unter Benutzung des Saarthales werden nun die westlichen Ausläufer der Vogesen durchbrochen, hierauf nochmals der Rhein-Marnecanal überschritten und bei D. Avricourt die französische Grenze erreicht, auf welcher die Bahn Fortsetzung in der alten französischen Ostbahnlinie nach Paris findet. In D. Avricourt fällt nördlich die Zweigbahn von Bensdorf und Dieuze ein. Die Gesammtlänge von Kehl bis D. Avricourt beträgt 99 km. Die Bahn ist durchweg doppelgleisig und hat zwischen Kehl, Strassburg und Zabern ein Steigungsmaximum von 1 : 200, zwischen Zabern und Saarburg von 1 : 145 und auf der Endstrecke wieder von 1 : 200.

III. Strassburg-Bensdorf-Metz-Diedenhofen-luxemburgische Grenze vor Bettemburg. Diese Linie ist von Strassburg bis Rieding gleichbedeutend mit der unter II. behandelten Bahn, von da bis Metz 87 km und von Metz bis an die luxemburgische Grenze vor Bettemburg 47 km lang. Die Bahn

liegt durchweg auf dem lothringischen Hügellande, hat bis Metz nordwestliche, von da aber nördliche Richtung. Sie zweigt in Rieding von der unter II. behandelten Bahn ab, entsendet bei der nächsten Station Saaraltdorf eine Verbindungscurve südlich nach Saarburg, begleitet von hier aus die Saar auf deren rechtem Ufer, überschreitet dieselbe bei Berthelmingen und verlässt hiermit deren Thal. Gleichzeitig entsendet sie nördlich eine Linie nach Saargemünd und weiter an die preussische Grenze gegen Saarbrücken, überbrückt später den Saarkohlencanal, kreuzt bei Bensdorf die Linie Saaralben-Chambrey und trifft auf die Station Remilly, woselbst von Nordosten die später zu behandelnde Hauptlinie Saarbrücken-Metz-Novéant einfällt, mit welcher sie bis Metz gemeinsame Gleiseanlagen hat. Auf diesem Theil bei Courcelles geht nordöstlich die Linie nach Bous und Völklingen ab. Vor Metz überschreitet die Bahn die Seille und unter den Kanonen der Festung die Mosel, welche sie dann bei nunmehr nördlicher Richtung bis Diedenhofen auf dem linken Ufer begleitet. Bei Metz entsendet sie westlich eine Zweigbahn an die französische Grenze hinter Amanweiler gegen Verdun, bei Hagendingen eine solche in gleicher Richtung nach Gr. Moyeuvre, kreuzt bei Diedenhofen die unter I a. behandelte Linie von Hagenau, entsendet nordöstlich eine Linie an die preussische Grenze hinter Sierck gegen Trier, tritt nun, das Moselthal verlassend, in die östlichen Ausläufer der Ardennen und findet auf der Grenze hinter Gr. Hettingen und vor Bettemburg Fortsetzung in der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn nach der Stadt Luxemburg und weiter nach Belgien. Die Bahn ist durchweg doppelgleisig, hat zwischen Rieding und Remilly ein Steigungsmaximum von 1 : 185, zwischen Remilly und Metz von 1 : 200, zwischen Metz und Diedenhofen von 1 : 150 und zwischen Diedenhofen und der luxemburgischen Grenze ein solches von 1 : 83.

Mit dieser Hauptbahn stehen folgende Zweigbahnen direct oder indirect in Verbindung:

a. Die Verbindungscurve Saaraltdorf-Saarburg ist 5 km lang, hat südliche Richtung, benutzt das Saarthal, ist als eingleisige Vollbahn gebaut und mündet in die unter II. behandelte Hauptbahn.

b. Berthelmingen-Saaralben-Saargemünd-preussische Grenze gegen Saarbrücken ist 44 km lang, hat vorherrschend nördliche Richtung, liegt auf dem lothringischen Hügellande, benutzt aber zum grössten Theil das Saarthal. Diese Linie ist ein Theil der als Saarburg-Saargemünder Bahn gebauten Strecke. Sie begleitet von Berthelmingen bis Saaralben die Saar auf deren rechtem Ufer, nimmt hier südwestlich die Zweigbahn von Chambrey auf und überschreitet die Saar und den Saarkohlencanal. Kurz vor Saargemünd entsendet sie nordöstlich die für den Güterverkehr zur Umgehung des Bahnhofes Saargemünd angelegte 1 km lange Verbindungscurve an die Linie Saargemünd-Zweibrücken der pfälzischen Ludwigsbahn. Bei Saargemünd kreuzt sie die unter I a. behandelte Linie Hagenau-Diedenhofen, überbrückt nochmals die Saar und findet auf der Grenze Fortsetzung in der preussischen Staatsbahnlinie nach Saarbrücken. Die Bahn ist durchweg doppelgleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 90.

c. Saaralben-Bensdorf-Chambrey-französische Grenze ist 58 km lang, hat südwestliche Richtung, liegt auf dem lothringischen Hügellande, ist aber durchweg in Flussthälern geführt und zwar bis Bensdorf in dem der Albe, von da bis Château Salins in dem der kleinen Seille und auf der Endstrecke in dem der Seille. Direct bei Saaralben überschreitet sie die Saar und den Saarkohlencanal, kreuzt bei Bensdorf die Hauptlinie nach Metz, entsendet hier eine Zweigbahn südlich über Dieuze nach D. Avricourt, bei Bourthecourt östlich eine solche nach

Vic und findet auf der Grenze Fortsetzung nach Nancy. Sie ist eingleisig hergestellt und hat zwischen Saaralben und Leiningen ein Steigungsmaximum von 1 : 200, zwischen Leiningen und Château Salins von 1 : 125 und zwischen Château Salins und der Grenze ein solches von 1 : 100.

c 1. Bensdorf - D. Avricourt ist 35 km lang und liegt gleichfalls auf dem lothringischen Hügellande. Sie führt in südöstlicher Richtung unter Benutzung der Thäler kleiner Gebirgsflüsse, wobei aber ein Bergvorsprung im Tunnel durchbrochen werden musste, über Dieuze, überschreitet kurz vor ihrem Endpunkt den Rhein-Marnecanal und mündet bei D. Avricourt in die unter II. behandelte Hauptbahn. Sie ist als eingleisige Vollbahn hergestellt, wird aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100.

c 2. Bourthecourt-Vic ist 3 km lang und führt in östlicher Richtung unter Benutzung des Thales der Seille bis nach Vic, wo sie ohne Fortsetzung endet. Sie ist eingleisig als Vollbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 100 und wird secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

d. Courcelles-Teterchen-Wadgassen mit Gabel nach Bous und nach Völklingen ist 57 km lang, liegt auf dem lothringischen Hügellande und hat nordöstliche Richtung. Sie überschreitet bald hinter Courcelles die französische und später die deutsche Nied, führt über Bolchen, benutzt von Teterchen bis Hargarten gemeinsam die Gleiseanlagen mit der unter I a. behandelten Linie Diedenhofen-Hagenau, tritt bald hinter Hargarten auf preussisches Gebiet, gabelt sich in Wadgassen in die kurzen Zweige nach Bous und nach Völklingen und mündet mit beiden in die preussische Staatsbahnstrecke Saarbrücken-Saarlouis. Es ist dies die einzige Linie der Reichsbahnen, welche über die elsass-lothringische Grenze hinaus ihnen zu Eigenthum gehört. Die Bahn ist durchweg doppelgleisig, hat aber ungünstige Steigungsverhältnisse mit einem wiederholten Maximum von 1 : 100.

e. Metz - Amanweiler - französische Grenze ist 13 km lang, benutzt zur Ueberschreitung der Mosel Brücke und Gleiseanlagen der Hauptbahn und erhebt sich bei nordwestlicher Richtung mit Steigungen bis 1 : 60 aus dem Moselthal zu den östlichen Vorbergen der Ardennen. Auf der französischen Grenze hinter Amanweiler findet sie Fortsetzung in der französischen Ostbahnlinie nach Verdun. Sie ist eingleisig als Vollbahn gebaut, wird aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

f. Hagendingen - Gr. Moyeuvre ist 10 km lang, hat westliche Richtung und benutzt zu ihrem Aufstieg zu den östlichen Vorbergen der Ardennen das Thal der Orne. Sie ist als Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 300 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

g. Diedenhofen-preussische Grenze hinter Sierck ist 22 km lang, gehört orographisch zum lothringischen Hügelland, benutzt aber durchweg das hier breite Moselthal auf dem rechten Ufer des Flusses, so dass die Terrainverhältnisse sehr günstig sind und Steigungen über 1 : 200 nicht vorkommen; sie führt in nordöstlicher Richtung über Königsmachern und Sierck und findet auf der preussischen Grenze Fortsetzung in der preussischen Staatsbahnlinie nach Trier und weiter nach Coblenz.

IV. **Preussische Grenze bei Stieringen - Metz - französische Grenze hinter Novéant** ist von der Grenze bis Remilly 51 km lang, hat von da aus bis Metz auf 25 km gemeinsame Gleiseanlagen mit der unter III. behandelten

Hauptlinie und von Metz bis zur französischen Grenze hinter Novéant wieder alleiniges Planum in einer Länge von 16 km. Sie liegt auf dem lothringischen Hügellande, benutzt aber meist die Thäler kleiner Flüsse. Auf der preussischen Grenze schliesst sie an die preussische Staatsbahnlinie von Saarbrücken her an, führt in südwestlicher Richtung über Forbach, schneidet bei Beningen die unter I a. behandelte Linie Hagenau-Diedenhofen, überbrückt bei Falkenberg die deutsche Nied und vereinigt sich dann bei Remilly mit der Bahn von Strassburg nach Metz, mit welcher sie nordwestliche Richtung verfolgt. Von Metz aus hat sie wieder südwestliche Richtung, überschreitet bei Ars die Mosel und führt auf deren linkem Ufer über Novéant bis an die französische Grenze vor Pagny, wo sie Fortsetzung in der französischen Ostbahnlinie zunächst nach Nancy findet. Behufs Entlastung des Bahnhofes Metz von dem durchgehenden Güterverkehr ist von der Hauptlinie vor ihrem Eintritt in Metz eine Verbindungscurve abgebaut, welche in die Strecke Metz-Novéant nach deren Austritt aus Metz wieder einfällt. Die Bahn ist durchweg zweigleisig und hat zwischen der preussischen Grenze und Beningen ein Steigungsmaximum von 1 : 196, während auf der ganzen übrigen Linie das Verhältniss von 1 : 200 nirgends überschritten wird.

Nach Vorstehendem ergeben sich für die Reichseisenbahnen excl. der Linien der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn 20 Anschlusspunkte an die Bahnnetze anderer Staaten, und zwar 1 Anschluss an das schweizerische Bahnnetz: auf der Grenze gegen Basel, 4 Anschlüsse an das badische Staatsbahnnetz: in den Rheinbrücken bei St. Ludwig, bei Müllheim, bei Neubreisach und bei Kehl; 3 Anschlüsse an das pfälzische Bahnnetz: auf der Grenze bei Lauterburg und bei Weissenburg sowie in Saargemünd selbst; 5 Anschlüsse an das preussische Staatsbahnnetz (Eisenbahndirection Köln linksrh.): auf der Grenze bei Saargemünd und bei Stieringen, auf den preussischen Stationen Völklingen und Bous und auf der Grenze bei Sierck, 1 Anschluss an die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn: auf der Grenze bei Bettemburg und 6 Anschlüsse an das französische Bahnnetz (Ostbahngesellschaft): an der Grenze bei Fentsch, bei Amanweiler, bei Novéant, bei Chambrey, bei D. Avricourt und bei Altmünsterol. — Ausserdem sind 7 Uebergangsstationen von den Linien der elsass-lothringischen Privatbahnen vorhanden und zwar Strassburg, Grafenstaden und Erstein von der Strassburger Strassenbahn, Rappoltsweiler von der gleichnamigen Strassenbahn, Colmar von der Kaysersberger Thalbahn, Mülhausen von der Mülhausen-Ensisheim-Wittenheimer Strassenbahn und Lützelburg von der Pfalzburger Strassenbahn, doch ist hierunter nur ein einziger directer Gleisanschluss, der bei Colmar, indem hier die Kaysersberger Thalbahnstrecke Colmar-Canalhafen Doppelspur hat, während alle übrigen Linien nur schmalspurig sind. Uebrigens ist, wie auf Seite 627 erwähnt, die Linie Colmar-Horburg per 1. August 1890 seitens des Reichs angekauft.

Die wichtigsten der hiernach sich ergebenden Durchgangsrouten sind: Basel-Mülhausen-Altmünsterol für den Verkehr zwischen der Schweiz und dem südlichen Baden mit Frankreich; Weissenburg-Strassburg-Basel für den Verkehr zwischen dem nördlichen Deutschland mit der Schweiz und Italien; Kehl-Strassburg-D. Avricourt für den Verkehr zwischen Süddeutschland, Oesterreich und dem Orient mit Frankreich; Stieringen-Remilly-Metz-Novéant für den Verkehr zwischen dem nördlichen Deutschland und Paris; Sierck-Diedenhofen-Metz-Novéant gleichfalls für den Verkehr zwischen Norddeutschland und Frankreich; Bettemburg-Metz-Strassburg-Basel für den Verkehr zwischen England, Holland, Belgien mit der Schweiz und Italien. Ausserdem sind als Vermittler der durch-

gehenden Saarkohlentransporte die Linien von Bous und Völklingen und von Stieringen über Metz nach Novéant und Amanweiler sowie von Saargemünd über Saarburg nach D. Avricourt einerseits und nach Kehl sowie nach Basel andererseits von hoher Wichtigkeit und ferner für den Durchgangsgüterverkehr zwischen Belgien und Luxemburg mit Frankreich die Linie Bettemburg-Metz-Novéant von Bedeutung.

Hamburgische Staatseisenbahnen.

Der staatsseitige Eisenbahnbesitz der Freien und Hansestadt Hamburg erstreckte sich, wie bereits auf Seite 50 f. angegeben, nach und nach auf den innerhalb des hamburgischen Staatsgebiets gelegenen Theil der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn vom Berliner Bahnhofe bis zum Bahnhof Schulterblatt, auf die durch Amortisation der Privatactien in hamburgischen Staatsbesitz übergegangene Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn, welche auf Seite 340 f. eingehend behandelt ist, auf die Hafenbahn in Cuxhaven und auf die Quaibahn vom Berliner Bahnhofe nach den hamburgischen Quaianlagen an der Elbe, doch stand Letztere nicht im öffentlichen Verkehr. Hiervon ist die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn 1884 käuflich in das Eigenthum des preussischen Staats übergegangen, gleichzeitig aber auch die 0,35 km lange Theilstrecke der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn vom Berliner Bahnhof bis zum Bahnhof Klosterthor.

Gegenwärtig (1889) erstreckt sich somit der hamburgische Staatsbahnbesitz auf die Theilstrecke der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn vom Bahnhofe Klosterthor bis zum Bahnhofe Schulterblatt (Grenze zwischen Hamburg und Altona bezw. Preussen), auf die Cuxhavener Hafenbahn und auf die Quaibahn, welche wir hier mit Rücksicht auf die bestehenden Pachtverhältnisse getrennt behandeln müssen, doch sei bezüglich aller Strecken noch erwähnt, dass die erforderlichen Anlagecapitalien durch hamburgische Staatsanleihen aufgebracht sind, aber nicht als getrennte Eisenbahnanleihen erscheinen.

Der hamburgische Antheil an der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn ist nach vorheriger Vereinbarung mit der damaligen Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft, welche ihrerseits die Ausführung des auf holsteinisches Gebiet entfallenden Theils übernahm, behufs Verbindung der Berlin-Hamburger und der Altona-Kieler Eisenbahn unterm 4. Mai bezw. 22. Juni 1864 (nicht 1840, wie die dienstlichen statistischen Jahresberichte angeben) von Senat und Bürgerschaft Hamburgs zur Ausführung beschlossen, am

27. Oktober 1864 im Bau begonnen und 4,33 km lang am 16. Juni 1866 dem Verkehr übergeben worden. Die ursprünglichen Baukosten beliefen sich auf 1 800 000 Mk. Die Bahn wurde zunächst gegen eine feste Jahrespacht von 96 000 Mk. der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft zum Betriebe überlassen, ging aber, nachdem 1870 die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn durch Beendigung der Amortisation der Privatactien volles Eigenthum des hamburgischen Staats geworden war, zusammen mit dieser Bahn unter gleichen Pachtbedingungen wie früher in den Betrieb der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft über. Als nun 1884 Preussen die Hamburg-Bergedorfer Bahn käuflich erwarb, kaufte dasselbe gleichzeitig auch die erste Theilstrecke der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn vom Berliner Bahnhofe bis zum Bahnhofe Klosterthor in einer Länge von 0,35 km, so dass seitdem der hamburgische Antheil an der Verbindungsbahn sich nur noch auf die 3,98 km lange Theilstrecke Klosterthor-Schulterblatt erstreckt. Die Jahrespacht wurde hierbei auf 86 000 Mk. vereinbart, doch hat Preussen ausserdem die durch Erweiterungsbauten etwa eintretende Capitalsvermehrung mit 4½ % jährlich zu verzinsen. Das gegenwärtig (1889) zu Buch stehende Anlagecapital beläuft sich auf 2 867 136 Mk. Die Bahn wird nicht allein von den durchgehenden fahrplanmässigen Zügen befahren, sondern dient auch ganz hervorragend dem Hamburger Lokalverkehr in sich und dem Verkehr zwischen Hamburg und Altona. Dieselbe gehört zum Betriebsamt Hamburg der preussischen Eisenbahndirection Altona.

Die Cuxhavener Hafenbahn ist laut Vertrag vom 25. April 1882 mit der Unterelbeschen Eisenbahngesellschaft in Anlehnung an deren Bahn seitens des hamburgischen Staats auf dessen eigene Kosten hergestellt und bei bereits vorherigem Baubeginn vom 6. April in einer Länge von 1,11 km am 2. September desselben Jahres für Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Das Baucapital belief sich ursprünglich auf 125 000 Mk., hat sich jedoch in 1883 um 13 500 Mk. erhöht und steht somit gegenwärtig (1889) mit 138 500 Mk. zu Buch. Die Bahn ist von Anfang an an die Unterelbesche Eisenbahngesellschaft gegen Unterhaltung der Bahnanlagen und eine Jahrespacht von 4½ % des jeweiligen Anlagecapitals zum Betrieb überlassen. In jüngster Zeit hat Preussen die Unterelbesche Eisenbahn käuflich erworben und ist hierbei betreffs der Cuxhavener Hafenbahn in den betreffenden Betriebsvertrag eingetreten, so dass nunmehr die Bahn gleichfalls in preussischem Staatsbetrieb (Eisenbahndirection Altona) steht.

Die Hamburger Quaibahn ist bereits im Jahre 1865 für die Verbindung der hamburgischen Quaianlagen mit dem Berliner Bahnhofe auf Kosten des hamburgischen Staats hergestellt worden, diente aber nur als Güteranschlussgleis. Innerhalb dieser Strecke war der Oberhafen zu überbrücken und hierbei ist diese Oberhafenbrücke nur für Eisenbahnzwecke gebaut worden. Nachdem sich die ehemalige Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft zur Ausführung der Venlo-Hamburger Eisenbahn unter Anlegung eines besonderen, des Venloer oder Pariser Bahnhofes, in Hamburg entschlossen hatte und sie ein Verbindungsgleis von diesem nach dem Bahnhofe Klosterthor herstellte, erwarb sie vertragsmässig ab 1. Dezember 1872 das Mitbenutzungsrecht der 0,04 km langen Gleiseanlagen auf der Oberhafenbrücke gegen eine Jahrespacht von 7000 Mk. Diese kurze Theilstrecke der Hamburger Quaibahn ist also nicht mehr bloss als Anschlussgleis zu betrachten, sondern dient jetzt hiernach dem öffentlichen Verkehr, während die Hamburger Quaibahn in ihren übrigen Gleiseanlagen nach wie vor nur Güteranschlussgleis ist. Bei dem Verkauf der Köln-Mindener Eisenbahn an den preussischen Staat in 1879 trat der Letztere betreffs Mitbenutzung der Oberhafenbrücke in den bezüglichen Betriebspachtvertrag ohne Aenderung der Pachtsumme ein. Das zu Buch stehende Anlagecapital beläuft sich gegenwärtig (1889) auf 195 172 Mk. — Diese Strecke liegt gleichfalls im Betriebsamtsbezirk Hamburg der Eisenbahndirection Altona.

Die Gesammtlänge der im öffentlichen Verkehr stehenden hamburgischen Staatsbahnstrecken beträgt, wie vorstehend einzeln entwickelt, 5,13 km, welche ganz innerhalb des hamburgischen Staatsgebiets gelegen sind.

Zum Schluss sei nochmals hervorgehoben, dass Hamburg auf seinen Staatsbahnstrecken nie eigenen Betrieb gehabt hat, und dass dieselben betreffs der Organisation als Theile des preussischen Eisenbahndirectionsbezirks Altona erscheinen.

Grossherzoglich Hessische Staatseisenbahnen.

Der grossherzoglich hessische Staatsbahnbesitz erstreckte sich zunächst nur auf die geographisch auf das Grossherzogthum entfallenden Theilstrecken der 1846 eröffneten Main-Neckarbahn, der 1848 eröffneten Frankfurt-Offenbacher Bahn und der 1850/52 eröffneten Main-Weser-Bahn. Diese Theilstrecken hatten jedoch nicht getrennten Betrieb, sondern unterstanden zusammen mit den in

anderen Staatsgebieten gelegenen Theilen der vorgenannten drei Bahnen je einer gemeinsamen Direction und sind dementsprechend in den Artikeln „Frankfurt-Offenbacher Eisenbahn“ auf Seite 317, „Main-Weser-Bahn“ auf Seite 408 u. f. bereits behandelt, bezw. kommen in dem Artikel „Main-Neckar-Bahn“ in diesem dritten Theil des Werkes demnächst zur Besprechung. Wie an den angegebenen Stellen zu finden, hat die grossherzogliche Regierung ihren Antheil an der Frankfurt-Offenbacher Bahn im Jahre 1868 und denjenigen an der Main-Weser-Bahn im Jahre 1880 an Preussen käuflich überlassen; der Antheil an der Main-Neckar-Bahn dagegen ist in grossherzoglich hessischem Staatsbesitz geblieben, in der Bezeichnung „Hessische Staatsbahnen“ aber nicht mit einbegriffen.

Im Jahre 1876 erwarb dann die grossherzogliche Regierung die bis dahin in Besitz und Betrieb der „Oberhessischen Eisenbahngesellschaft“ befindlich gewesenen Linien Giessen-Fulda und Giessen-Gelnhausen käuflich zu Eigenthum, und weiterhin hat sie in Anlehnung an die Main-Neckarbahn und an die Oberhessischen Bahnen bereits mehrere mit dem Namen „Hessische Nebenbahnen“ belegte Zweigbahnen untergeordneter Bedeutung ausgeführt.

Die hier zu behandelnden „Grossherzoglich Hessischen Staatseisenbahnen“ umfassen also

a. die unter dem Namen „Oberhessische Eisenbahnen“ zusammen gefassten Linien Giessen-Fulda und Giessen-Gelnhausen sowie

b. die vorstehend gedachten „Hessischen Nebenbahnen“.

Neuerdings hat der Landtag des Grossherzogthums in der Session 1889/90 der Regierung die Summe von 20500000 Mk. zur Ausführung weiterer Nebenbahnen bewilligt. Von diesen sollen die auf die Provinz Oberhessen entfallenden, seitens der Oberhessischen Eisenbahnen und die im Gebiet der Main-Neckarbahn seitens dieser betrieben, die an die Linien der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft anschliessenden aber an diese Gesellschaft zum Betrieb überlassen werden.

A. Oberhessische Eisenbahn.

Während der südlich des Main gelegene Theil des Grossherzogthums Hessen-Darmstadt bereits seit 1846 von Norden nach Süden in der Main-Neckarbahn (Frankfurt a. M. - Heidelberg) durchzogen wurde, und weiterhin seit 1853 die Hessische Ludwigsbahngesellschaft für den Ausbau eines umfassenden Bahnnetzes in diesem Landestheil sorgte, war der getrennt liegende nördliche Theil, die

Provinz Oberhessen, auf die staatlicherseits erbaute und 1850/52 eröffnete Main-Weserbahn (Frankfurt a. M. - Cassel) lange Zeit allein beschränkt geblieben, welche noch dazu meist nur dem westlichen Theil dieser Provinz zu Gute kam. Es wurde dies in dem östlichen Theil Oberhessens um so mehr empfunden, als dieser durchweg gebirgig ist, so dass der Transport auf den Landstrassen sich besonders mühsam und kostspielig gestaltete. Diesem Mangel an billigen Transportwegen abzuhelfen und die volkswirthschaftlichen Verhältnisse in dem hier in Rede stehenden Vogelsgebirge zu verbessern, wurde Anfang der 60er Jahre das Verlangen nach dem Bau von Eisenbahnen in weiten Kreisen laut und hierbei von Giessen aus zwei Linien gleichzeitig ins Auge gefasst, die eine nach Südosten, die andere nach Nordosten mit Anschluss in Gelnhausen bezw. in Fulda an die damals seitens Kurhessens bereits projectirte Bebra-Hanauer Bahn. Hierbei ist zu bemerken, dass Giessen durch den Bau der Linien Deutz (Köln) - Wetzlar - Giessen und Oberlahnstein (Coblenz) - Wetzlar zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt berufen war. Die Angelegenheit kam 1863 in dem Hessischen Landtage zur Verhandlung, doch vergingen noch viele Jahre, bis dieselbe zur Verwirklichung reifte, da die weniger günstigen Verhältnisse des diesen Linien zufallenden Verkehrsgebiets deren Ausführung reiflich erwogen wissen wollten. Schliesslich bewarb sich das Bankhaus v. Erlanger & Söhne um die Genehmigung zur Ausführung der beiden Linien durch eine auf seine Vermittelung zu bildende Actiengesellschaft und diese erhielt unterm 4. April 1868 die definitive Concession seitens des Grossherzogthums sowie nach Abschluss der erforderlichen Staatsverträge unterm 3. Mai 1869 auch die Concession bezüglich der auf nunmehr preussisches Gebiet entfallenden Endstrecken. Zum Zustandekommen des Unternehmens hatte aber die grossherzogliche Regierung von vornherein eine 3½ procentige Zinsgarantie mit unbeschränkter Zeitdauer für das ganze Anlagecapital übernehmen müssen, dessen Maximalhöhe hierbei auf 48685800 Mk. bemessen wurde. Dasselbe kam auch in diesem Betrage zur Auflage, und somit bezifferte sich die übernommene Zinsgarantie jährlich auf 1 704 003 Mk., dem gegenüber bei den späteren Kammerverhandlungen offen und frei geäussert wurde, dass etwa der vierte Theil dieses Capitals Gewinn für Gründer und Bauunternehmer gewesen sein dürfte (cfr. Protokoll 7 der Verhandlungen der zweiten Kammer der Landstände des Grossherzogthums Hessen vom 10. März 1876, Seite 28 des ersten Bandes der Protokolle vom 22. Landtage).

Der Bau und die Beschaffung der Betriebsmittel wurde an die „Belgische Gesellschaft für Eisenbahn-, Strassen- und Canal-Unternehmungen“ für 44 314 715 Mk. in Generalentreprise vergeben. Die südliche Linie Giessen-Gelnhausen, deren erste Theilstrecke Giessen-Hungen am 29. Dezember 1869 eröffnet wurde, ist in ihrer ganzen Ausdehnung mit 69,79 km am 30. November 1870, die nördliche 106,03 km lange Linie Giessen-Fulda aber, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Giessen-Grünberg am 29. Dezember 1869, in ihrer ganzen Ausdehnung am 31. Juli 1871 dem Verkehr übergeben worden. Bei einer Gesammtlänge von 175,82 km stellte sich für die Gesellschaft die kilometrische Belastung auf 277 096 Mk.

Trotzdem beide Linien die östliche Fortsetzung frequentirter Bahnen von Köln und von Coblenz bilden, gestaltete sich der Verkehr doch nur dürftig, denn der Durchgangsverkehr fiel der neuen Bahn nur in geringem Masse zu, da ihre Linien ohne directe Fortsetzung in Gelnhausen und Fulda nach Osten eine wirklich bedeutende Abkürzung für die längeren Routen gegenüber den sie einschliessenden überaus leistungsfähigen Bahnen nicht erbrachten. Der aus ihrem eigenen Verkehrsgebiet stammende Verkehr aber konnte nicht so grosse Dimensionen annehmen, um eine Vollbahn mit noch dazu so hohem Anlagecapital und den bedeutenden Betriebskosten einer Gebirgsbahn genügend zu alimentiren, zumal er sich noch auf die beiden, bei Weitem wichtigeren Linien Frankfurt a. M.-Cassel und Bebra-Hanau mit vertheilt.

Personen- und Güterverkehr hielten sich von Anfang an ungefähr die Wage und nahmen auch von Jahr zu Jahr zu, doch blieben die Totaleinnahmen, obgleich die Gesellschaft in jeder Beziehung auf Hebung des Verkehrs bedacht war (so z. B. durch Einführung der damals noch wenig gebräuchlichen Abonnementskarten schon in 1870, also noch während des Theilbetriebes), so gering, dass sie eben nur zur Deckung der Betriebsausgaben und allenfalls noch zur Dotirung der Fonds ausreichten, ein wirklicher Reingewinn aber nie verblieb.

Die Betriebsausgaben stellten sich absolut genommen, wie sich aus der Berechnung derselben auf den Nutzkilometer und auf den Bahnkilometer ergiebt, durchaus normal, indes hört eben bei einer gewissen Grenze die Möglichkeit einer weiteren Ersparniss an Transportmaterial, Maschinen- und Menschenkraft auf, und wir möchten daher in diesem Fall bei der gewohnten procentuellen Berechnung der Betriebsausgaben nicht von den Einnahmen, sondern von jenen selbst ausgehen, wobei sich dann ergiebt, dass die Einnahmen die Ausgaben nur um 1,66 % bis 13,59 % überstiegen,

folglich die Geringfügigkeit der Einnahmen Schuld daran war, dass die Betriebsausgaben 86,46 % bis 98,44 % derselben absorbirten.

Die staatsseitige Zinsgarantie begann schon mit Eröffnung der Theilstrecken unter Zugrundelegung des auf diese entfallenden Theils vom Anlagecapital. Sie musste stets in der vollen 3½ procentigen Höhe des jeweilig verwendeten Anlagecapitals geleistet werden und erreichte deshalb nach vollständiger Eröffnung der Bahnen fast die volle ausbedungene Maximalhöhe von 1 704 003 Mk. Nur einen ganz geringen Betrag sparte die Regierung dadurch, dass sie die Verwendung eines kleinen Theils des Anlagecapitals nicht anerkannte, indem die Gesellschaft in Folge Aenderung der ursprünglich festgestellten Trace der südlichen Linie bei Stockheim ihrerseits von der Regierung noch zur Ausführung einer Zweigbahn nach Ortenberg à conto des mit Zinsgarantie versehenen Anlagecapitals als verpflichtet erachtet wurde, doch ist diese seitens der Gesellschaft nicht mehr hergestellt worden. Die hohe alljährliche Belastung der Staatskasse aus der übernommenen Zinsgarantie und der Mangel an Aussicht auf eine baldige Besserung veranlasste die Regierung, mit der Gesellschaft wegen käuflichen Erwerbs der Bahn in Unterhandlung zu treten, und diese führte dahin zum Abschluss, dass die Bahn laut Vertrag vom 21. Dezember 1875 mit Rechnung vom 1. Januar 1876 am 8. August desselben Jahres in Eigenthum, Verwaltung und Betrieb des Grossherzogthums überging. Hierbei zahlte der Staat

für 25 Actien à 600 Mk. = 15 000 Mk.: 24 Stück 4 procentige grossherzoglich hessische Staatsobligationen à 500 Mk. = 12 000 Mk., mithin im Ganzen

für 48 685 800 Mk. Actien: 38 948 640 Mk. 4 procentige Staatsobligationen. Anleihen und schwebende Schulden waren nicht vorhanden, an Fonds dagegen fielen dem Staat 376 879 Mk. zu.

15 000 Mk. Actien repräsentirten auf Grund der 3½ procentigen Zinsgarantie eine Rente von 525 Mk., während die dafür gezahlten 12 000 Mk. 4 procentige Staatsobligationen nur 480 Mk. Zinsen ergeben. Es möchte deshalb verwundern, dass die Gesellschaft auf diese Kaufofferte eingegangen war. Zur Erklärung dessen diene Folgendes: Die Garantie des Staates erstreckte sich nach Auslegung der Regierung durchaus nur auf den jährlichen Zinsbetrag von höchstens 1 704 003 Mk., so dass durch etwaige Betriebsdefizits und erhöhte Inanspruchnahme des Erneuerungsfonds, welche bei meist nur tannenen Schwellen schon bald in hohem Masse zu erwarten war, während dem Fonds die vollen regulativmässigen Rücklagen so wie so nicht hatten zugeführt werden können, der Zinsbetrag der Actien

sehr wohl unter $3^1/_2$ % herunter gehen konnte. Allerdings hätte eine gerichtliche Entscheidung dieser Frage vielleicht zu Ungunsten der Regierung ausfallen können, indes liess die Majorität der Actionäre es nicht erst bis zur gerichtlichen Lösung der auch für sie zweifelhaften Frage kommen, sondern nahm die Abfindung mit dem kleinen Verlust von jährlich Mk. 1,80 pro Actie an.

Für den grossherzoglichen Staat ergiebt die 4procentige Verzinsung der hier in Rede stehenden Staatsschuldscheine im Vergleich zu der bisherigen Zinsgarantie eine Ersparniss von jährlich 146 057 Mk.

Gegenüber dem erwähnten Kaufabschluss mögen noch die in der Concession stipulirten Bedingungen bezüglich eines käuflichen Erwerbes der Bahn durch den Staat genannt sein. Nach diesen hatte sich derselbe das Recht vorbehalten, die Bahn nach Ablauf der auf 99 Jahre ertheilten Concession zum Taxwerth zu übernehmen, während er bereits nach 35 Jahren von Betriebseröffnung an berechtigt sein sollte, dieselbe gegen den 20fachen Betrag des durchschnittlichen Reinertrages der letzten fünf Jahre anzukaufen, wobei aber mindestens der garantirte Reinertrag von $3^1/_2$% in Ansatz kommen sollte. Ein noch früherer Erwerb war nur in der Art vorgesehen, dass der Staat für den Fall der Auflösung der Gesellschaft das Vorkaufsrecht haben sollte, und zwar wiederum gegen Zahlung des zwanzigfachen Betrages des durchschnittlichen Reinertrages der letzten fünf Jahre ohne Bestimmung einer Minimalsumme.

Nachrichtlich sei noch erwähnt, dass die Gesellschaft 1872 beschlossen hatte, von Station Alsfeld der nördlichen Linie nach Hersfeld an der Bebra-Hanauer Bahn zu bauen, sowie die südliche Linie über Gelnhausen hinaus bis Partenstein (Station der bayerischen Staatsbahnlinie Aschaffenburg - Würzburg) zu verlängern. Durch diese Bauten wäre sie in der nördlichen Linie für den Verkehr mit Hannover, Magdeburg und Leipzig sowie in der südlichen Linie für den Verkehr mit Bayern den Nachbarbahnen gegenüber vollauf concurrenzfähig geworden; zu der Ersteren wurde ihr aber seitens Preussens im Interesse der dortseits bereits projectirten Linie Berlin-Wetzlar die Concession versagt, und das zweite Project liess hierauf die Gesellschaft selbst fallen.

Nach Verstaatlichung wurde für das Bahnnetz eine grossherzogliche Direction mit Sitz in Giessen errichtet, und hierbei die Benennung auf

„Oberhessische Eisenbahnen"

umgeändert.

Bei den unbedeutenden Verkehrsverhältnissen des eigenen Gebiets konnte eine Wendung zum Besseren nur in möglichster Beschränkung der Betriebsausgaben und dadurch herbeigeführt werden, dass der Durchgangsverkehr mehr auf die Linien der Oberhessischen Eisenbahnen gelenkt würde. Beides liess sich die grossherzogliche Verwaltung in hohem Masse angelegen sein; betreffs des ersteren Punktes sprechen aber die überaus ungünstigen Steigungsverhältnisse gar zu sehr mit; von der 106 km langen Linie Giessen-Fulda liegen nur 13 km und von der 69 km langen Linie Giessen-Gelnhausen nur 9 km in der Horizontale, 93 bezw. 60 km also in Steigungen bezw. Gefäll, und zwar haben bei der ersteren Linie 35 km und bei der letzteren 21 km, bei beiden also fast der dritte Theil, Steigungen über 1 : 100 bis 1 : 80 herauf. Aber auch betreffs des zweiten Punktes war wenig zu machen; bei dem Durchgangspersonenverkehr kommt der Verkehr zwischen den Linien Köln-Giessen sowie Coblenz-Giessen einerseits und den thüringischen nebst den sächsischen Bahnen andererseits in Frage, doch ist bloss ein solcher für die Coblenzer Linie eingeführt worden, indem die Linie Giessen-Köln mangels Courierzugsverbindungen schon ihrerseits für den Durchgangspersonenverkehr nicht geeignet ist; aber auch der mit der Coblenzer Route blieb immer äusserst gering, da die Oberhessischen Bahnen mit Rücksicht auf ihre ohnehin schon enorm hohen Betriebsausgaben auf ihren Linien unmöglich Courierzugsdienst einführen können. Etwas hat sich der Durchgangspersonenverkehr in den letzten Jahren in Folge Einführung der combinirbaren Rundreisebillets gehoben, fällt aber immer noch kaum in die Wagschale. Das Jahr 1888/89 wies 2858 Personen mit 12521 Mk. Einnahme auf. Betreffs des Durchgangsgüterverkehrs gelang es der Verwaltung, zu dem ihren Linien bereits unter der Privatverwaltung gewonnenen Verkehr der Frankfurt-Bebraer Bahn mit der Main-Weserbahn, der Köln-Mindener, Nassauischen, Bergisch-Märkischen und Westfälischen Bahn sowie zwischen den bayerischen Bahnen nebst der österreichischen Kaiserin-Elisabeth-Bahn einerseits und der Bergisch-Märkischen nebst der Köln-Mindener Bahn andererseits noch denjenigen der Köln-Mindener mit den übrigen österreichischen, speciell auch mit den böhmischen Bahnen sowie mit den Stationen der Donaudampfschifffahrt zu gewinnen, so dass derselbe, zumal hierbei hauptsächlich Massenartikel als Kohlen, Eisen und Holz zur Sprache kamen, immerhin einen wesentlichen Einnahmefactor für die Oberhessischen Eisenbahnen bildete. Dies änderte sich aber zu Ungunsten der Verwaltung mit Eröffnung der preussischen Staatsbahnstrecke Hanau-Friedberg im

Jahre 1881. Ergab sich hierbei für die betreffenden Routen auch nur eine Abkürzung von 10 km, so wurden doch die Oberhessischen Bahnen durch die Tarifpolitik der preussischen Staatsbahnverwaltung, in deren Besitz 1879 bezw. 1880 die Köln-Mindener und die Rheinische Eisenbahn übergegangen war und in deren Betrieb auch die Bergisch-Märkische Bahn stand, notorisch aus ihren sämmtlichen bisherigen Durchgangsgütertarifen herausgedrängt und dafür nur mit dem für sie recht dürftigen Durchgangsverkehr des preussischen Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt mit den übrigen preussischen westlichen Directionsbezirken beglückt. So wies der Durchgangsgüterverkehr im Geschäftsjahr 1882/83 nur noch 1078 Tonnen mit 3643 Mk. Einnahme und in 1884/85 gar nur noch 471 Tonnen mit 2466 Mk. auf, während das letzte Jahr vor Eröffnung der Hanau-Friedberger Bahn 1880/81 im Durchgangsgüterverkehr bereits 49 681 Tonnen mit 108 803 Mk. ergeben hatte. Neuerdings (1887) sind die Bahnen noch in den Verkehr des Directionsbezirks Frankfurt mit den belgischen Bahnen aufgenommen worden, doch kann dies Alles sie für das ihnen Genommene nicht entschädigen, und so ergab auch der Durchgangsgüterverkehr des Jahres 1888/89 nur 2050 Tonnen mit 5877 Mk. Einnahme. Demnach sind die Oberhessischen Eisenbahnen eigentlich nur auf den Verkehr ihres eigenen Gebiets angewiesen, aber auch dieser hat sich bislang nicht besonders entwickelt. Das erste volle Betriebsjahr (unter Privatverwaltung) 1872 ergab 415 007 Personen mit 323 102 Mk. Einnahme sowie 132 272 Tonnen Frachten mit 301 612 Mk. und das erste Jahr unter Staatsverwaltung 1876: 551 912 Personen mit 455 695 Mk. sowie 185 312 Tonnen Frachten mit 514 743 Mk. Einnahme, während das Jahr 1888/89, welches seit Bestehen der Bahnen überhaupt den grössten Verkehr und auch das finanziell günstigste Endresultat ergeben hat, 648 200 Personen mit 459 418 Mark und 280 269 Tonnen Frachten mit 555 733 Mk. Einnahme aufwies. Innerhalb des Personenverkehrs speciell ist der eigene Lokalverkehr der bei Weitem wichtigste; der directe Verkehr ergiebt der Personenzahl nach ungefähr nur den 30. Theil und der Einnahme nach ungefähr den 12. Theil des Lokalverkehrs; hierbei ist einzuschalten, dass nur drei Wagenklassen eingeführt sind.

Im Güterverkehr bildet der directe die Hauptseite; der Binnenverkehr ergiebt den transportirten Mengen nach ungefähr nur den 4. Theil und der Einnahme nach nur den 3. Theil des directen. Zur weiteren Beleuchtung des Güterverkehrs müssen wir uns die Bodenculturen und die Gewerbthätigkeit der Provinz Oberhessen vergegenwärtigen. Der Ackerbau ist auf dem Vogelsgebirge dürftig,

in der Wetterau dagegen um so ertragreicher, so dass in guten Jahren noch etwas Ausfuhr an Getreide sowie auch an Obst und Gemüse möglich ist; ebenso lassen die Waldungen des Vogelsgebirges eine immerhin nennenswerthe Ausfuhr zu; auch Steine. Cement, Kalk und Gips sind für die Ausfuhr von Wichtigkeit, über Allem aber steht die Ausfuhr von Eisensteinen, welche, seitdem die Oberhessischen Bahnen die durchgehenden Kohlentransporte verloren haben, bei Weitem den Haupttransportartikel bilden, während früher jene obenan standen. Wohl hat Oberhessen selbst 8 Braunkohlengruben, doch sind dieselben wenig ergiebig, so dass die Ausfuhr über den lokalen Bedarf nur gering ist; ferner sind hier 8 Eisenerz-, 1 Bleierz- und 2 Manganerz-Bergwerke im Betriebe, doch lassen sie alle keine grössere Ausfuhr zu. Steinkohlenwerke fehlen der Provinz und dem Grossherzogthum überhaupt gänzlich, und so ist dieser Artikel für die Einfuhr der wichtigste.

Stellt man die beiden Linien Giessen-Fulda und Giessen-Gelnhausen einander gegenüber, so ist absolut genommen die längere Linie Giessen-Fulda im Personenverkehr auch die stärker frequentirte und rentabelere, während im Güterverkehr betreffs der transportirten Mengen und der Einnahmen die kürzere Linie Giessen-Gelnhausen überwiegt, welches Verhältniss jetzt, nachdem 1888 zwei an diese Strecke anschliessende Nebenbahnen eröffnet sind, sich noch mehr zu Gunsten der letzteren Linie stellen wird.

Was nun die Betriebsausgaben anbelangt, so hat die Staatsverwaltung sie nach Möglichkeit herabgemindert, indem auf 1 Bahnkilometer durchschnittlich nur 5000 Mk. entfallen, ein für eine Gebirgsbahn mit Vollbetrieb gewiss günstiges Resultat. Den nur geringen Einnahmen gegenüber machen sie aber doch einen gewaltig hohen Procentsatz aus; sie schwankten zwischen 80,93 % in 1884/85 und 96,84 % in 1876, stellten sich aber in 1888/89 Dank der höheren Bruttoeinnahme nur auf 78,83 %. Hierbei ist jedoch zu bemerken, dass die Aufwendungen für Ergänzungs- und Erweiterungsbauten sowie für Neubeschaffung von Betriebsmitteln in den laufenden Betriebsausgaben mit enthalten sind, und zwar wurden seit Uebergang der Bahnen in das Eigenthum des Staats zu diesen Zwecken 396 469 Mk. aufgewendet.

Die Verkehrssteigerung des letztgedachten Geschäftsjahres 1888/89 dürfte sich erhalten und noch erhöhen; sie ist nicht etwa auf eine Tarifvergünstigung seitens eines Stärkeren zurückzuführen, sondern hat ihren Grund in der Eröffnung der beiden Nebenbahnen Nidda-Schotten und Stockheim-Gedern, welche unmittelbare Zufuhrwege der Gelnhausener Linie bilden. Zu diesen ist neuerdings mit

Eröffnung am 1. Juni 1890 als dritte die Linie Hungen-Laubach getreten, welche ebenfalls an die Gelnhausener Linie anschliesst.

Da die Verwaltung Reserve- und Erneuerungsfonds nicht führt, so bildet der Ueberschuss der Bruttoeinnahmen über die Betriebsausgaben diejenige Summe, welche zur Bedienung der Eisenbahnstaatsschuld zur Ablieferung an die Staatskasse gelangt. Das staatsseitige Anlagecapital der Oberhessischen Eisenbahnen ist, da wie gesagt die Ergänzungs- und Erweiterungsbauten sowie die Neubeschaffung von Betriebsmitteln aus den Betriebseinnahmen bestritten werden, unverändert geblieben und beträgt somit nach wie vor 38 948 640 Mk., für 1 km also 221 589 Mk. Dasselbe wurde in den einzelnen Jahren durch die zur Ablieferung gelangten Beträge wie folgt verzinst, wobei zu bemerken, dass das Geschäftsjahr bis einschliesslich 1878 sich mit dem Kalenderjahr deckte, von 1879 ab jedoch die Zeit vom 1. April des laufenden bis zum letzten März des folgenden Jahres umfasst:

pro	1876	1877	1878	1879/80	1880/81	1881/82	1882/83
	0,09	0,23	0,20	0,25	0,24	0,31	0,29 %

pro	1883/84	1884/85	1885/86	1886/87	1887/88	1888/89
	0,43	0,51	0,48	0,35	0,43	0,63 %,

im Ganzen also auf 13 Jahre 4,47 % des Anlagecapitals. In ziffermässigen Beträgen gelangten zur Ablieferung

pro	1876	1877	1878	1879/80	1880/81	1881/82	1882/83
	33 283	102 784	77 636	98 530	92 353	119 090	81 237 Mk.

pro	1883/84	1884/85	1885/86	1886/87	1887/88	1888/89
	165 649	198 448	186 234	137 480	167 813	244 879 Mk.,

im Jahresdurchschnitt somit 131 186 Mk., während die Verzinsung des obigen Anlagecapitals bei 4 % Zinsfuss alljährlich 1 557 946 Mk. erfordert. Das finanzielle Resultat der Oberhessischen Eisenbahnen ergiebt hiernach ein äusserst betrübendes Bild, es bildet aber einen erhebenden Beweis für die Opferfreudigkeit von Regierung und Volk, wo es gilt, einem ärmeren Landestheil die Segnungen der Schienenwege zuzuwenden!

Zum Schluss sei hier erwähnt, dass die fragliche 4 procentige Eisenbahnanleihe von 1876 der laufenden Amortisation nicht unterliegt, der Staat aber zu gänzlicher oder theilweiser sechsmonatlicher Kündigung berechtigt ist, dass die Regierung mehrere Male eine theilweise Kündigung bewirkt hat, und dass ult. 1888 noch 31 545 000 Mk. qu. Staatsschuldenscheine in Umlauf waren.

An Betriebsmitteln hatte die Verwaltung am Schluss des Rechnungsjahres 1888/89: 23 Locomotiven, 50 Personenwagen und

406 Lastwagen; das Beamten- und Arbeiterpersonal belief sich auf 575 Köpfe.

Organisation. An der Spitze der Verwaltung steht die Direction. Der Vorsitzende derselben steht gleichzeitig speciell dem eigentlichen Betriebsdienst vor, während die Oberaufsicht über den Verkehrsdienst einem Obergüterinspector obliegt. Unter der Direction sind folgende Bureauabtheilungen errichtet: Das technische Bureau für die Bauangelegenheiten, die Betriebsinspection für die Betriebsangelegenheiten, das Tarif- und Reclamationsbureau, die Verkehrscontrole für die Abrechnungen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, die Wagencontrole, die Hauptkasse, die Hauptmagazinsverwaltung, die Calculatur und die Kanzlei nebst Registratur, sämmtlich mit Sitz in Giessen. Ausserdem bestehen noch zwei besondere Bauinspectionen zu Giessen und zu Alsfeld sowie eine Betriebswerkstatt zu Giessen.

Zu beiräthlicher Mitwirkung in Eisenbahnverkehrsfragen ist mit Allerhöchster Verordnung vom 5. Juli 1881 für das ganze Grossherzogthum ein Eisenbahnbeirath ins Leben gerufen. Derselbe besteht aus zwölf Mitgliedern aus den Kreisen des Handels, der Gewerbe und der Landwirthschaft. Von diesen wird je eins seitens der drei Provinzen Starkenburg, Rheinhessen und Oberhessen, seitens der Handelskammern zu Darmstadt, Offenbach, Mainz, Worms, Bingen und Giessen sowie seitens der drei landwirthschaftlichen Provinzialvereine auf die Dauer von drei Jahren gewählt. Der Eisenbahnbeirath wird nach Bedürfniss, in der Regel zweimal im Jahre vor Beschlussfassung über die Winter- und Sommerfahrpläne zu besonderen Sitzungen zusammen berufen und hat hierbei ausserdem erforderlichen Falls sich mit den wichtigeren Fragen in Tarif- und Betriebsangelegenheiten sowie auch betreffs des Bahnpolizeireglements zu befassen.

Geographie. Der politischen Eintheilung nach liegen von den Oberhessischen Eisenbahnen (Linie Giessen-Gelnhausen und Giessen-Fulda) nach dem Stande ult. März 1889

auf grossherzoglich hessischem Gebiet	147,82	km
auf preussischem Gebiet	28,00	„
Summa	175,82	km

In Ergänzung der auf Seite 54 bezüglich der Provinz Oberhessen gemachten orographischen urd hydrographischen Angaben ist noch zu bemerken, dass im Nordosten auch noch einige Zweige des Westerwaldes und des Rothhaargebirges und im Südwesten eine Verzweigung des Taunus nach Oberhessen hineinreichen.

Was nun die geographischen Verhältnisse der Oberhessischen Eisenbahnen selbst betrifft, so gehen dieselben Beide von Giessen aus und durchziehen die Provinz in deren ganzer Ausdehnung in östlicher bezw. südöstlicher Richtung; sie umspannen hierbei das Vogelsgebirge an dessen Nord- bezw. Südabhang. Da sie hauptsächlich lokale Zwecke verfolgen, so sind sie unbekümmert um die dadurch nothwendig gewordenen Biegungen und Umwege über die wichtigeren Ortschaften geführt, was besonders bei der nördlichen Linie eine ganz bedeutende Abweichung von der geraden Richtung mit scharfem Winkel bei Alsfeld veranlasst hat.

I. Die nördliche Linie Giessen-Fulda ist 106 km lang, sie geht von Giessen unter Benutzung des Wieseckthales östlich bis Grünberg, von hier aus n nördlicher Richtung im Thale der Ohm, unter mehrfacher Ueberschreitung

dieser und ihres Nebenflusses Felda bis Nieder-Gemünden und von da in nordöstlicher Richtung über Romrod bis Alsfeld. Dies ist der nördlichste Punkt der Linie; hier einen spitzen Winkel bildend, geht sie unter Benutzung des Schwalmthales bis Wallenrod; von Lauterbach benutzt sie das Thal des Lauterbaches, tritt zwischen Angersbach und Salzschlirf auf preussisches Gebiet, überschreitet noch die Alsfeld, Lüder und endlich die Fulda; auf Station Fulda mündet sie in die preussische Staatsbahnstrecke Frankfurt-Bebra. Diese Linie hat zweimal auf lange Strecken grosse Steigungen zu überwinden und zwar zunächst vor Alsfeld auf 9,4 km eine solche von 1 : 80 und später nach Ueberschreitung der Lüder auf 4,8 km eine solche von 1 : 90.

II. Die südliche 70 km lange Linie Giessen-Gelnhausen weicht von ihrer südöstlichen Hauptrichtung nur in kleineren Bogen ab. Sie hat von Giessen aus auf 0,6 km gemeinsames Planum mit der nördlichen Linie, führt dann zunächst über Lich, überschreitet hier die Wetter, bei Hungen die Horloff, bei Nidda den gleichnamigen Fluss, durchbricht einen vorliegenden Höhenrücken in einem 675 m langen Tunnel, überbrückt hierauf bei Stockheim die Nidder, tritt hinter Büdingen auf preussisches Gebiet, durchbricht hier einen vorliegenden Höhenzug in einem 535 m langen Tunnel, überschreitet die hessische Kinzig (Nebenfluss des Main) und mündet kurz darauf bei Gelnhausen ebenfalls in die Linie Frankfurt-Bebra. Diese Linie hat gleich nach dem Trennungspunkt von der Fuldaer auf 6,2 km eine Steigung von 1 : 100 zu überwinden und später solche von 1 : 95 und von 1 : 85, auf welche Gegengefäll von 1 : 90 und 1 : 95 folgt. Die schärferen Neigungen über 1 : 100 erstrecken sich auf 20,6 km. In diese Linie fallen bei Nidda bezw. bei Stockheim nördlich die 1888 eröffneten Nebenbahnen von Schotten bezw. von Gedern ein, zu welchen am 1. Juni 1890 in gleicher Richtung noch die dritte von Laubach nach Hungen getreten ist.

Beide Hauptlinien sind durchweg eingleisig; sie lehnen sich in Giessen an die preussische Staatsbahnlinie Cassel-Frankfurt a. M. (Main-Weserbahn) an und stehen rückwärts mit den preussischen Staatsbahnlinien Köln-Giessen und Coblenz-Giessen in Verbindung. Die Linie Giessen-Fulda dient dem Personendurchgangsverkehr zwischen den thüringischen und sächsischen Bahnen nach Köln und Coblenz, während die Gelnhausener, durch die preussische Staatsbahnlinie Hanau-Friedberg-Giessen concurrenzirt, solchen nicht aufzuweisen hat; ebenso fällt der geringe Güterdurchgangsverkehr fast nur der nördlichen Linie zu, während früher vor Eröffnung der Hanau-Friedberger Bahn hauptsächlich die Gelnhausener Linie von dem Güterdurchgangsverkehr frequentirt wurde.

B. Hessische Nebenbahnen.

Wie auf Seite 58 des Näheren erörtert, regelte die grossherzogliche Regierung die Erbauung von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, welche hier mit der Bezeichnung „Nebenbahnen“ belegt sind, durch ein besonderes Gesetz, welches unter dem 29. Mai 1884 erlassen worden ist. In Verfolg dieses allgemeinen Nebenbahngesetzes sind bislang seitens des grossherzoglich hessischen Staats drei derartige Bahnen zur Eröffnung gelangt und zwar: Eberstadt-Pfungstadt im Gebiet der Main-Neckar-Eisenbahn,

Nidda-Schotten und Stockheim-Gedern im Gebiet der Oberhessischen Eisenbahnen und eine vierte, die Linie Hungen-Laubach, gleichfalls im Gebiet der Letzteren, ist jüngst am 1. Juni 1890 dem Verkehr übergeben worden.

1. Eberstadt-Pfungstadt wurde im Interesse der industriereichen und wegen ihres Bieres weit bekannten Stadt Pfungstadt unterm 14. Juli 1884 auf Staatskosten mit der Massgabe zum Bau befohlen, dass genannte Stadt die Grunderwerbskosten zu tragen und ausserdem einen Bauzuschuss von 25 000 Mk. zu leisten habe. Die 1,89 km lange Linie ist am 20. Dezember 1886 zur Eröffnung gelangt, bis zum Schluss desselben Jahres aber auf Baufonds betrieben worden.

Ihr Verkehr hat sich für eine Lokalbahn äusserst günstig gestaltet. Derselbe wies in 1887 (die Bahn hat entsprechend der Main-Neckarbahn das Kalenderjahr als Geschäftsjahr) 55 156 Personen mit 12 860 Mk. Einnahme sowie 22 509 Tonnen Frachten mit 19 677 Mk. Einnahme und eine Gesammtbruttoeinnahme von 32 730 Mk. auf, welcher eine Betriebsausgabe von 23 122 Mk. = 70,64 % gegenüber steht, so dass sich ein Ueberschuss von 9608 Mk. ergab. Derselbe verzinste das staatsseitige Anlagecapital von 176 697 Mk. und den Bauzuschuss der Stadt Pfungstadt zusammen genommen mit 4,76 %, das Erstere allein aber mit 5,44 %. Das Jahr 1888 ergab einen noch günstigeren Abschluss mit einer Totaleinnahme von 34 048 Mk. und einer Betriebsausgabe von 20 863 Mk. = 61,27 %, so dass sich ein Ueberschuss von 13 185 Mk. ergab, welcher das nunmehrige staatsseitige Anlagecapital von 187 624 Mk. und den Bauzuschuss zusammen mit 6,20 %, das Erstere allein aber mit 7,03 % verzinste. Die Grunderwerbskosten sind noch nicht endgültig festgestellt. Da nach dem oben angeführten generellen Nebenbahngesetz bei einem Reingewinn über 4 % des staatsseitigen Anlagecapitals die Interessenten den ihrerseits gestellten Bauzuschuss, hier also 25 000 Mk., aus den Mehrüberschüssen bis zu 4 % herauf verzinst erhalten, so sind der Gemeinde Pfungstadt für jedes dieser beiden Jahre 1000 Mk. zugefallen, so dass für die Staatskasse pro 1887: 8608 Mk. und pro 1888: 12 185 Mk. verblieben, wodurch das jeweilige staatsseitige Anlagecapital sich mit 4,87 % bezw. 6,49 % verzinst hat. Erfahrungsgemäss stellen sich die Betriebskosten in den ersten Jahren immer besonders hoch, da also eine Herabminderung dieser mit Sicherheit angenommen werden kann und andererseits mindestens der Güterverkehr sich noch weiter heben wird, so geht die Bahn zweifellos einer guten Zukunft entgegen. An eigenen Betriebsmitteln hat

dieselbe 2 Tenderlocomotiven und 2 Personenwagen mit Post- und Gepäckraum, während die Güterwagen gegen die regulativmässige Wagenmiethe von der Main-Neckar Bahn gestellt werden. Das eigene Beamten- und Arbeiterpersonal stellt sich nach dem Stande ult. 1888 auf 10 Köpfe.

Organisation. Die Bahn steht in Verwaltung und Betrieb der Main-Neckarbahn, in welche sie auf Station Eberstadt einmündet; doch hat sie, wie vorstehend angegeben, eigene Locomotiven und Personenwagen sowie auch eigenes Stations-, Fahr- und Streckenpersonal unter der Oberleitung der Main-Neckarbahn-Direction.

Geographie. Die Bahn zweigt in südwestlicher Richtung von der Station Eberstadt ab und liegt auf den äussersten westlichen Abhängen des Odenwaldes. Hieraus ergiebt sich bei einer Gesammtlänge von 1,89 km auf 1,35 km Gefäll bis 1 : 80 und eine horizontale Strecke von 0,54 km. Die Bahn hat eigenes Planum, ist als normalspurige Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

2. Nidda-Schotten wurde gleichfalls mit Gesetz vom 14. Juli 1884 im Interesse der Ortschaften des Niddathales zum Bau auf Staatskosten mit der Massgabe befohlen, dass die Interessenten die Grunderwerbskosten zu tragen und einen Bauzuschuss von 25 000 Mk. zu leisten hätten. Diese 14,18 km lange Linie ist erst am 26. Mai 1888 eröffnet worden, so dass wir es hier mit keinem vollen Betriebsjahr zu thun haben. Innerhalb des zehnmonatlichen Betriebes bis ult. März 1889 wies der Personenverkehr 48 581 Personen mit 15 440 Mk. und der Güterverkehr ein Transportquantum von 13 604 Tonnen mit 13 797 Mk. Einnahme auf. Die Gesammtbruttoeinnahme stellte sich auf 28 936 Mk. und die Betriebsausgabe auf 17 577 Mk. = 60,74 % jener. Hiernach ergiebt sich ein Reinüberschuss von 11 359 Mk. Die Bau- und Grunderwerbsrechnung ist noch nicht völlig abgeschlossen, weshalb wir von einer procentuellen Berechnung des Reinüberschusses im Verhältniss zu dieser, sowie von der Angabe über die Vertheilung des Ueberschusses absehen müssen.

3. Stockheim-Gedern. Auch diese Linie ist mit Gesetz vom 14. Juli 1884 zur Bauausführung auf Staatskosten befohlen mit der Massgabe, dass die Interessenten gleichfalls die Grunderwerbskosten zu tragen und einen Bauzuschuss von 30 000 Mk. zu leisten hätten. Die Bahn erschliesst das Thal der Nidder; sie ist 18,65 km lang am 1. Oktober 1888 dem Verkehr übergeben worden. Derselbe wies in den sechs Monaten des noch zum Bericht gezogenen Geschäftsjahres 1888/89: 47 301 Personen mit 12 634 Mk

und 10 179 Tonnen Frachten mit 10 994 Mk. Einnahme auf. Die Gesammtbruttoeinnahme belief sich auf 23 441 Mk. und die Betriebsausgabe auf 13 499 Mk. = 57,59 % jener. Es verblieb somit ein Reinüberschuss von 9942 Mk. Weitere Angaben können wir auch bei dieser Linie nicht bringen, da die Baurechnung noch nicht abgeschlossen ist.

4. Hierzu kommt noch die am 1. Juni 1890 eröffnete 11,77 km lange Nebenbahn Hungen-Laubach, doch ist dieselbe in unserer Aufrechnung noch nicht mit enthalten.

Organisation. Wie schon vorstehend angegeben, bilden die beiden Linien Nidda-Schotten und Stockheim-Gedern Bestandtheile der Oberhessischen Eisenbahnen, sind also betreffs der Organisation auch nicht besonders zu behandeln.

Geographie. Nidda-Schotten ist 14 km lang und zweigt auf erstgenannter Station von der Linie Giessen-Gelnhausen ab. Sie erhebt sich von den südwestlichen Abhängen des Vogelsgebirges in nordöstlicher Richtung zur Mitte dieses und benutzt zu ihrem Aufstieg durchweg das Thal der Nidda, an welcher auch die Endstation Schotten gelegen ist. In der Horizontale liegen nur 2,3 km, 13,9 km also in Steigungen und einem kurzen Gegengefäll. Hiervon haben 1,6 km Steigungen von 1 : 200 bis 1 : 100 und 9,2 km Steigungen über 1 : 100 bis 1 : 50 herauf. Auf einer Länge von 4,39 km ist die öffentliche Strasse benutzt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

Stockheim-Gedern ist 18 km lang und zweigt bei der erstgenannten Station gleichfalls von der Linie Giessen-Gelnhausen ab. Auch sie steigt in nordöstlicher Richtung zur Mitte des Vogelsgebirges auf und benutzt hierzu das Thal der Nidder. 4,6 km liegen in der Horizontale, 13,9 km aber in Steigungen bezw. kurzem Gegengefäll; hiervon haben 1,5 km Steigungen von 1 : 200 bis 1 : 100, 9,8 km aber solche von 1 : 100 bis 1 : 50 herauf. Auf 5,25 km ist die öffentliche Strasse benutzt. Diese Linie ist gleichfalls als normalspurige Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Geschichte. Die Entstehung dieser Bahn giebt uns so recht ein Bild, wie schwer die Eisenbahnen Eingang in unser Vaterland gefunden haben. Am 10. Januar 1838 hatten die der geographi-

schen Lage nach betheiligten Staaten, die Grossherzogthümer Baden und Hessen-Darmstadt sowie die Freie Stadt Frankfurt a. M., einen Vertrag über Zulassung und Förderung einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Main und dem Neckar abgeschlossen und Hessen als der am meisten interessirte Staat hierbei die einleitenden Schritte übernommen. Obgleich dieses Unternehmen als Verbindungsstrasse zwischen Nord- und Süddeutschland und bei dem lebhaften Handelsverkehr der Stadt Frankfurt sowie dem Reichthum dieser und des Verkehrsgebiets der ganzen Bahn sichere Aussicht auf Rentabilität bot, fand das Privatcapital sich doch nicht zur Ausführung derselben bereit. Deshalb beschlossen die genannten Staaten in einem neuen Vertrage vom 25. Februar 1843, die Bahn auf Staatskosten auszuführen und auf gemeinschaftliche Rechnung zu betreiben. Fünf Jahre waren also für diese wichtige Verbindung, für dieses, man möchte sagen, greifbar rentabele Unternehmen an der Zaghaftigkeit des Privatcapitals verloren gegangen.

Die Trace wurde nun von Frankfurt a. M. südlich über Darmstadt bis Friedrichsfeld mit Anlehnung an die bereits eröffnete badische Staatsbahnlinie Mannheim - Heidelberg festgestellt. Nach Heidelberg wurde die Bahn unter Legung eines zweiten Gleises auf dem Planum der Staatsbahn selbstständig eingeführt; behufs Einführung der Main-Neckarzüge nach Mannheim aber legte die badische Staatsbahnverwaltung auf ihrer Theilstrecke Friedrichsfeld-Mannheim ihrerseits ein besonderes Gleis, und zwar entsprechend der Bauart der Main-Neckarbahn mit normaler Spurweite, während die badischen Staatsbahnen damals noch die grössere Spurweite hatten. Dies Gleis ist also Eigenthum der badischen Staatsbahnverwaltung, die Main-Neckarbahn hat dasselbe nur in Benutzung.

Der Bau der Main-Neckarbahn begann im November 1843, die erste Theilstrecke nördlich und südlich von Darmstadt wurde am 22. Juni, die ganze Linie von Heidelberg bis zum linken Mainufer bei Frankfurt am 1. August 1846 dem Verkehr übergeben und von dort ab zunächst die Anschlussstrecke der Frankfurt-Offenbacher Eisenbahn bis Sachsenhausen (Vorstadt von Frankfurt auf dem linken Mainufer) mitbenutzt, bis die Reststrecke der Main-Neckarbahn vom linken Mainufer nach Frankfurt selbst mit fester Brücke über den Main am 15. November 1848 eröffnet werden konnte. Die Länge der ganzen, im Eigenthum der Main-Neckarbahn stehenden Linie betrug 87,48 km. — Nachdem die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft den Bau einer neuen Linie Frankfurt a. M. - Mannheim beschlossen hatte, verlängerte die Main-

Neckarbahn ihrerseits ihre Linie von Friedrichsfeld südlich um 7 km bis Schwetzingen (Station der badischen Rheinthalbahn Mannheim-Karlsruhe) und gewann hierdurch für den Durchgangsverkehr gegenüber dem bisherigen Umwege über Heidelberg eine Abkürzung von 10 km, wodurch die durch jene neue Linie drohende Concurrenz erheblich abgeschwächt wurde. Die Eröffnung der in Rede stehenden Zweigbahn Friedrichsfeld-Schwetzingen erfolgte 1880 kurz nach Eröffnung der Concurrenzlinie. Sie ist auf Grund des Staatsvertrages vom 18. Mai 1878 der geographischen Lage entsprechend auf Kosten des Grossherzogthums Baden hergestellt worden. In Folge der politischen Veränderungen im Jahre 1866 war inzwischen der Frankfurter Antheil der Main-Neckarbahn in das Eigenthum des preussischen Staats übergegangen, die Verwaltung in der früheren Weise aber bestehen gelassen worden. Die Erbauung eines Centralpersonenbahnhofes für alle in Frankfurt a. M. einmündenden Bahnen mit Ausnahme der rechtsmainischen Linie Hanau-Frankfurt der Hessischen Ludwigsbahn, für welche ein besonderer, der Ostbahnhof, beibehalten worden ist, machte für die Main-Neckarbahn die Herstellung einer neuen Einführung von der Station Louisa aus erforderlich. Dieselbe ist 0,58 km länger als die frühere. Aus dieser heraus zweigt für die Güterzüge die Einführung in den neuen Rangirbahnhof der preussischen Staatsbahnen ab, doch wird diese von der Eisenbahndirection Frankfurt gleichfalls benutzt und, da ein ausschliessliches Eigenthumsrecht nicht besteht, richtiger zu Letzterer gerechnet. Mit der Eröffnung des Centralpersonenbahnhofes am 18. August 1888 wurde der frühere Main-Neckar-Bahnhof geschlossen und die frühere Einführung verlassen.

Die gesammte Baulänge der Main-Neckarbahn beträgt nach Vorstehendem 95,06 km und das gesammte Anlagecapital nach dem Stande ult. 1888: 23 102 724 Mk., mithin für 1 km 243 033 Mk. Davon entfallen auf Preussen 6,91 km mit 5 634 334 Mk.
auf Hessen 49,37 „ mit 9 687 573 „
auf Baden 38,78 „ mit 7 780 817 „

Die im Jahre 1886 seitens des Grossherzogthums Hessen gebaute normalspurige 1,89 km lange Secundärbahn von der Station Eberstadt nach der industriereichen und wegen ihres Bieres weitbekannten Stadt Pfungstadt steht mit unter Verwaltung der Main-Neckarbahn, wird aber in getrennter Rechnung betrieben. Als historische Notiz sei noch erwähnt, dass seit Eröffnung der Hessischen Ludwigsbahnlinie Mainz-Frankfurt a. M. in 1863 das Planum der Main-Neckarbahn von Frankfurt aus auf 3 km für

jene mitbenutzt worden ist, dies Verhältniss aber bei Eröffnung der Frankfurter Centralbahnhöfe in 1888 aufgehört hat.

Wenden wir uns nun den Verkehrsverhältnissen zu, so muss einleitend darauf hingewiesen werden, dass die Entwickelung des Verkehrs gerade der Main-Neckareisenbahn gleichzeitig ein Bild der Entwickelung des Verkehrs in Deutschland überhaupt seit Einführung der Eisenbahnen abgiebt, da dieselbe zu den älteren Bahnen gehört, das Unternehmen auf die erste ursprüngliche Linie beschränkt geblieben ist und die Bahn innerhalb der grossen Verkehrsstrassen liegt.

Wie schon vorstehend gesagt, wurde die Main-Neckarbahn von vornherein Trägerin eines grossartigen Verkehrs; sie hat ein gut bevölkertes, wirthschaftlich hervorragendes eigenes Verkehrsgebiet und war ihrer geographischen Lage nach von Anfang an berufen, die Vermittlerin des Durchgangsverkehrs zwischen Nord- und Süddeutschland zu werden. Bereits bei ihrer Eröffnung fand sie im Süden Fortsetzung in der badischen Staatsbahn bis Kehl und Offenburg, 1855 aber weiter bis nach Basel sowie im Norden Zufuhrstrassen in der Taunusbahn und in der Frankfurt-Offenbacher Eisenbahn. Die Schienenverbindung nach Norddeutschland wurde in der Main-Weserbahn Cassel-Frankfurt a. M. 1852 vollendet, und 1854 trat noch der Verkehr mit dem nördlichen Bayern in der Linie Hanau-Aschaffenburg-Würzburg hinzu. Bei der Verdichtung des Schienennetzes erstanden ihr naturgemäss auch vielfach Concurrenzen, so 1854 in der Linie Mainz-Worms-Ludwigshafen, in 1858 eine theilweise Benachtheiligung in der Linie Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg, gewaltige Concurrenzen aber wieder 1866 in der Odenwaldbahn Heidelberg-Würzburg, durch welche der Verkehr mit dem nördlichen Bayern verloren ging, 1880 in der schon gelegentlich des Baues erwähnten Hessischen Ludwigsbahnlinie Frankfurt a. M. - Mannheim und 1882 in der Linie Hanau - Erbach - Eberbach, welch Letztere ihr den Verkehr aus Norddeutschland nach Bayern und Württemberg beträchtlich schmälerte. Diese Concurrenzen wurden aber stets durch das Wachsen des Gesammtverkehrs ausgeglichen, so dass ein dauernder Rückgang in der Rentabilität der Main-Neckarbahn nie eingetreten ist. In den Jahren 1860/61 war zur Bewältigung des Verkehrs die Legung des zweiten Gleises von Frankfurt bis zu dem südlichen Anlehnungspunkt an die badischen Staatsbahnen bei Friedrichsfeld erforderlich geworden.

Im ersten Betriebsjahr 1846 beschränkte sich der Verkehr auf Personenbeförderung und den Transport von Vieh, der volle Güter-

verkehr begann erst 1847. Betreffs des Personenverkehrs ist zu erwähnen, dass von Anfang an vier Wagenklassen eingerichtet worden waren, dass 1853 aber die vierte Classe unter Ermässigung des Tarifes für die dritte aufgehoben und auch nicht wieder eingeführt worden ist, sowie dass in demselben Jahre bei Eröffnung der Main-Weserbahn (Cassel-Frankfurt a. M.) Schnellzugsdienst zunächst mit je einem Zuge in jeder Richtung begann. Während bei den deutschen Bahnen fast durchweg schon bald bei der festeren Gestaltung des Verkehrs der Güterverkehr bezüglich der Einnahmen überwiegend in den Vordergrund tritt, hat hier bis 1869, also 23 Jahre hindurch, der Personenverkehr stets die Haupteinnahmequelle gebildet; von da an bis 1880 schwankte dies Verhältniss hin und her, und erst von 1881 ab ist der Güterverkehr dauernd im Vordergrund geblieben, doch halten sich beide Verkehrsarten (1888 mit einem Verhältniss des Personen- zum Güterverkehr wie 24 : 29) so ziemlich die Wage. Es ist dies darauf zurück zu führen, dass der Personenverkehr des eigenen Verkehrsgebiets ganz besonders gut entwickelt und bezüglich des Durchgangsverkehrs die Frankfurter Route gegenüber den Concurrenzlinien besonders beliebt ist. Bezüglich des Personenverkehrs speciell erbringt wie überall so auch hier der Binnenverkehr die grösste Einnahme, aber doch noch nicht die Hälfte der gesammten Personeneinnahme; diesem folgt der directe Verkehr, wobei speciell derjenige mit Baden ganz besonders hervortritt; bei dem Durchgangsverkehr zwischen Norddeutschland und dem Süden nimmt wiederum Baden die erste Stelle ein, dann folgen die Reichsbahnen und diesen Württemberg. Im Güterverkehr verschwindet der Binnenverkehr geradezu, indem er noch nicht 4% des Gesammtverkehrs beträgt; es folgt der directe Verkehr, am weitaus stärksten aber ist der Durchgangsverkehr. Bezüglich der transportirten Mengen ist dieser noch einmal so stark als der directe Verkehr und auch finanziell steht er bei Weitem in dem Vordergrund, da gerade bei den wichtigsten Relationen die ganze bezw. wenigstens der grösste Theil der Main-Neckarbahn transitirt wird. Unter Hinweis auf die obige einleitende Bemerkung geben wir zum Ueberblick über die grossartige Entwickelung des deutschen Verkehrs durch die Eisenbahnen nachstehend die Schlusssummen aus dem ersten vollen Betriebsjahr der Main-Neckarbahn 1847, aus dem ersten vollen Betriebsjahr 1853 nach Eröffnung der Schienenverbindung mit Norddeutschland in der Main-Weserbahn, aus dem ersten vollen Betriebsjahr 1856 nach Eröffnung der Anschlussbahn im Süden bis Basel sowie aus dem letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr 1888.

	Personen-zahl	Personen-einnahme Mk.	beförd. Frachten kg	Güter-einnahme Mk.	Total-einnahme Mk.
1847	770 231	683 435	6 042 650	63 909	840 362
1853	689 317	781 514	59 115 000	500 747	1 401 252
1856	702 195	889 926	85 482 750	701 739	1 721 843
1888	3 286 563	2 429 947	1 078 441 530	2 933 378	5 693 503

An Betriebsmitteln wies das Jahr 1888: 64 Locomotiven, 189 Personenwagen und 579 Lastwagen auf, gegen 18 Locomotiven und 253 Personen- und Lastwagen bei Eröffnung. Das Beamten- und Arbeiterpersonal stellte sich ult. 1888 auf 1714 Köpfe.

Was nun den zweitwichtigsten Factor beim Eisenbahnbetrieb, die Betriebsausgaben, betrifft, so haben dieselben gegenüber dem Umstand, dass die Bahn besonders einen sehr lebhaften Personenverkehr hat, welcher bekanntlich mit hohem Betriebsaufwand verbunden ist, ein sehr günstiges Resultat geliefert; nur ein einziges Mal, im Jahre 1874, haben sie 74,3 % der Bruttoeinnahme betragen, sich sonst aber stets im allgemeinen Durchschnitt gehalten. Hierbei ist überdies in Rechnung zu ziehen, dass die Bahn keine besonderen Fonds führt, die diesen sonst zur Last fallenden Ausgaben also in den Betriebsausgaben mit enthalten sind, und dass sogar die Vermehrung der Betriebsmittel zum Theil auf Betriebsrechnung erfolgt ist. Der Reinüberschuss verzinste das jeweilige Anlagecapital in den einzelnen Jahren, wie folgt:

pro	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854
	1,72	1,83	2,46	3,19	3,43	3,52	5,41	3,58 %
pro	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862
	3,57	4,23	6,37	5,58	5,16	6,48	6,46	6,43 %
pro	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870
	4,74	6,76	6,76	5,62	6,26	6,71	7,32	4,14 %
pro	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878
	10,07	17,13	8,30	6,01	8,67	9,01	8,08	7,86 %
pro	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886
	8,22	8,26	8,46	8,93	8,45	7,63	8,15	10,01 %
pro	1887	1888	im Durchschnitt 6,75 %.					
	11,10	11,50 %						

Diese Tabelle zeigt schon bald nach den ersten Entwickelungsjahren auf einen grösseren Zeitraum immer eine ganz auffallende Festigkeit der Rentabilität, wobei die Jahre 1870 bis 1872 wegen der Truppentransporte, für welche die Abrechnung bis in 1872 hineinreichte, allerdings ausgeschieden werden müssen. Der sich

hiernach ergebende ziffermässige Reinüberschuss wurde von Anfang an bis 1862 und neuerdings wieder von 1873 an unter die drei Staaten nach dem Verhältniss des von ihnen aufgewendeten Anlagecapitals, also nicht nach der auf dieselben entfallenden Längenausdehnung vertheilt, während in der Zwischenzeit von 1862 bis 1873 Verwaltung und Kassenführung für die drei Theilstrecken voneinander getrennt waren.

Organisation. Von Eröffnung an bis 1862 war die Verwaltung der ganzen Bahn eine gemeinschaftliche unter einer Direction von drei Mitgliedern, zu welcher jeder der drei Staaten ein solches ernannte. Im Jahre 1862 aber hörte auf Antrag Badens dieses Gemeinschaftsverhältniss auf, so dass von da ab die Bahn der Organisation nach aus drei voneinander getrennten Theilen bestand, jeder Staat also für seinen Antheil eine besondere Verwaltung führte, wobei die Betriebsverhältnisse im Interesse des Verkehrs selbstredend aneinander angepasst blieben. Mit dem 1. April 1873 trat jedoch wieder die gemeinsame Verwaltung ins Leben in derselben Organisation, wie sie noch heute besteht. Für die gemeinsame Direction mit Sitz in Darmstadt ernennt jeder der betheiligten Staaten ein Mitglied, das hessische führt innerhalb der Direction den Vorsitz. Der äussere Dienst ist in drei Ressorts getheilt. Dasjenige des Oberbetriebsinspectors umfasst den eigentlichen Betriebsdienst, Bahnbau und Unterhaltung sowie die Magazinverwaltung; das des Maschineningenieurs den Maschinen- und Werkstättendienst und das des Güterverwalters den Expeditions- und Kassendienst, jedoch besteht noch eine besondere Hauptkasse direct unter der Direction. Der Güterverwalter hat seinen Sitz in Frankfurt, die Direction selbst und die anderen Ressortchefs in Darmstadt. Die Ressortchefs und die Beamten werden nicht seitens der Verwaltung engagirt, sondern gleichfalls nach einem bestimmten Vertheilungsplan seitens der einzelnen Staaten der Bahn zugetheilt.

Das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr.

Geographie. Der politischen Eintheilung gemäss gehören von der Main-Neckar-Eisenbahn

zum Königreich Preussen	6,91 km
zum Grossherzogthum Hessen	49,37 „
zum Grossherzogthum Baden	38,78 „
Summa	95,06 km

Die Bahn führt von Frankfurt a. M. in vorherrschend südlicher Richtung über Louisa, Darmstadt, Eberstadt, Bensheim, Weinheim und Friedrichsfeld einerseits nach Heidelberg und andererseits nach Schwetzingen. Sie geht in Frankfurt von dem neuen Centralbahnhofe aus, überschreitet hart an der Stadt den Main, nimmt bei der Station Louisa die der preussischen Staatsbahnverwaltung gehörige Zweigbahn von Sachsenhausen auf, schneidet gleichzeitig ohne gegenseitigen Anschluss den Zweig der Hessischen Ludwigsbahn nach Sachsenhausen, tritt bei Isenburg auf hessisches Gebiet und führt zunächst nach dem durch die Main-Neckarbahn und die Hessische Ludwigsbahn gebildeten Eisenbahnknotenpunkt Darmstadt. Weiter südlich nimmt sie bei Eberstadt von Westen her die Hessische Nebenbahn von Pfungstadt auf. Bis hierher gehört die Bahn ganz der oberrheinischen Tiefebene an, tritt nun aber an den westlichen Abhang des Odenwaldes heran, welcher sich durch Naturschönheiten und Fruchtbarkeit auszeichnet und von der hier vorüberführenden alten Römerstrasse die Bezeichnung „Berg-

strasse“ erhalten hat. Weiter bei Bensheim nimmt die Bahn wieder von Westen her die Hessische Ludwigsbahnlinie von Worms auf und tritt zwischen Heppenheim und Laudenbach auf badisches Gebiet. Südlich von der Station Weinheim dann, bei welcher die in jüngster Zeit eröffneten Privatnebenbahnen westlich von Mannheim und östlich von Heidelberg einmünden, verlässt die Main-Neckarbahn durch Veränderung ihrer Richtung nach Südwesten Odenwald und Bergstrasse, um nun bis zu ihren Endpunkten ganz in der oberrheinischen Tiefebene zu verbleiben. In dieser überschreitet sie zwischen Ladenburg und dem Eisenbahnknotenpunkt Friedrichsfeld den Neckar und führt von Friedrichsfeld einerseits in südöstlicher Richtung unter Benutzung des Planums der badischen Staatsbahn nach Heidelberg, andererseits aber in südlicher Richtung auf eigenem Planum nach Schwetzingen, während westlich nach Mannheim ihre Züge auf den badischen Staatsbahngleisen weitergeführt werden. In Heidelberg findet sie Fortsetzung in den badischen Staatsbahnlinien über Bruchsal und Jagstfeld nach Württemberg, in Schwetzingen aber über Karlsruhe nach der Schweiz und Italien sowie nach Strassburg und dem südlichen Elsass und ausserdem mittelst der Heidelberg-Speyerer Pachtbahn nach der bayerischen Rheinpfalz.

Die Bahn ist von Frankfurt a. M. bis Friedrichsfeld doppelgleisig; von da bis Heidelberg ist nur ein Gleis im Besitz der Main-Neckarbahn, jedoch wird auch diese Strecke unter Mitbenutzung des badischen Staatsbahngleises zweigleisig betrieben. Friedrichsfeld-Schwetzingen ist im Oberbau vorläufig nur eingleisig ausgeführt, dagegen hat die Theilstrecke Louisa-Isenburg im nördlichen Theil der Bahn ausser den durchgehenden Doppelgleisen wegen des von Offenbach über Sachsenhausen auf die Main-Neckarbahn übergehenden Güterverkehrs auf 3,88 km noch ein drittes Gleis. Die Steigungsverhältnisse sind günstig, da solche über 1 : 200 nicht vorkommen.

Nach Obigem ergeben sich für die Main-Neckarbahn an die Linien anderer Bahnverwaltungen 9 Anschlusspunkte und zwar mit 2 Anschlüssen an die preussischen Staatsbahnen: in Frankfurt a. M. und in Louisa (von Hanau und Offenbach her); mit 3 Anschlüssen an die Hessische Ludwigsbahn: in Frankfurt a. M., in Darmstadt und in Bensheim; mit 1 Anschluss in Eberstadt an die hessische Nebenbahn von Pfungstadt her; mit 1 Doppelanschluss in Weinheim an die badischen Privatnebenbahnen von Heidelberg und Mannheim und mit 3 Anschlüssen an die badischen Staatsbahnen: in Friedrichsfeld (gegen Mannheim), in Heidelberg und in Schwetzingen. Fast der dritte Theil des gesammten Durchgangsverkehrs transitirt die ganze Linie Frankfurt a. M.-Heidelberg, hierauf folgt Louisa-Friedrichsfeld (gegen Mannheim), Frankfurt-Schwetzingen, Louisa-Schwetzingen, Frankfurt a. M.-Friedrichsfeld (gegen Mannheim), Louisa-Heidelberg. Gerade bei den bedeutendsten Verkehren ist also die Bahn beinahe in ihrer ganzen Ausdehnung betheiligt. Ausserdem kommt für den Durchgangspersonenverkehr noch die Strecke Darmstadt-Heidelberg wesentlich zur Geltung und folgt hierin gleich auf die Strecke Frankfurt a. M.-Heidelberg. Wohl ergeben sich für den Transitverkehr noch zahlreiche andere Combinationen, doch fallen diese weniger in die Wagschale.

Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn.

Geschichte. Bereits bei Besprechung der historischen Entwickelung des Eisenbahnwesens im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin haben wir auf Seite 78 die neuerlichen Eisenbahnverstaatlichungsprojecte der grossherzoglichen Regierung behandelt und im Rückblick auf den zweiten Theil unseres Werkes Seite 530 angedeutet, dass dieselben von der Ständeversammlung des Landes inzwischen auch genehmigt worden sind.

Wenngleich unsere Arbeit redactionell mit Ende 1888 bezw. ult. März 1889 abschliesst, so wollen wir bei der Wichtigkeit der Sache die auf dem Wege käuflichen Erwerbs neu erstandenen mecklenburgischen Staatsbahnen doch noch einer Besprechung unterziehen. Wir haben hierbei den 1. Juni 1890 als Redactionsschluss genommen, es sind also die nach dem letzten März 1889 eröffneten Strecken mit inbegriffen, so dass die nunmehrige Schlusssumme von den im ersten Theil gemachten Angaben abweicht. Die Verstaatlichung hat sich erstreckt auf das Unternehmen

a. der Mecklenburgischen Friedrich - Franz - Eisenbahngesellschaft mit den älteren Linien Lübeck - Kleinen - Bützow - Güstrow-Malchin-Neubrandenburg-preussische Grenze bei Strassburg i. U., Kleinen - Wismar, Bützow - Schwaan - Rostock, Güstrow - Schwaan, Malchin-Waren, Kleinen - Schwerin - Hagenow und Schwerin - Crivitz sowie mit den nach 1888 eröffneten Linien Holthusen (bei Schwerin)-Ludwigslust - Malliss - Dömitz und Malliss - Lübtheen, zusammen 468,43 km, wovon die Theilstrecke Ludwigslust - Malliss aber erst unter Staatsverwaltung am 20. Mai 1890 eröffnet ist;

b. der Güstrow - Plauer Eisenbahngesellschaft mit den Linien Güstrow - Plau - preussische Grenze bei W. Priborn gegen Meyenburg und Primerburg-Plaaz, zusammen 69,43 km;

c. der Gnoien-Teterower Eisenbahngesellschaft mit der gleichnamigen 26,50 km langen Linie;

d. der Wismar-Rostocker Eisenbahngesellschaft mit der gleichnamigen 58,80 km langen Linie;

e. der 6,61 km langen Schmalspurbahn Doberan-Heiligendamm, bislang Eigenthum des Eisenbahn-Unternehmers Lenz in Stettin.

Somit umfasst der grossherzoglich mecklenburgische Staatsbahnbesitz nach dem Stande am 1. Juni 1890: 629,77 km in Betrieb stehender Linien; Neubauten schweben gegenwärtig nicht.

Während in der früheren Periode mecklenburgischer Staatsbahnen 1862/73 diese zum rein landesherrlichen Budget gehörten,

ist jetzt die Verstaatlichung für Rechnung des landesherrlich-ständischen Budgets erfolgt, die Eigenthumsverhältnisse sind nun also dieselben wie bei den anderen deutschen Bundesstaaten.

Der Kauf ist bei sämmtlichen Bahnen gleichmässig mit Rechnung per 1. Januar 1889 erfolgt, und es beträgt der Kaufpreis

für die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn auf 16 200 000 Mark St.-Actien 25 920 000 Mk. in $3^1/_2$ procentigen mecklenburgischen Consols und zur Einlösung der Pr.-Obligationen im Betrage von 5 000 000 Mk. diese Summe baar oder gleichfalls in $3^1/_2$ procentigen Consols je nach Wahl der Prioritätenbesitzer;

für die Güstrow-Plauer Eisenbahn auf 1 830 000 Mk. St.-Actien 1 464 000 Mk. in gleichen Consols und auf die Pr.-Obligationen 596 800 Mk. baar oder in Consols;

für die Gnoien-Teterower Eisenbahn auf 830 000 Mk. St.-Actien 622 500 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Consols; Pr.-Obligationen sind nicht emittirt;

für die Wismar-Rostocker Eisenbahn auf 2 070 000 Mk. St.-Actien 2 070 000 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Consols und auf die Pr.-Obligationen 500 000 Mk. baar oder in Consols und endlich

für die Doberan-Heiligendammer Eisenbahn 245 000 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Consols.

Die Erwerbung der Bahnen stellt sich somit für den Staat auf 30 321 500 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Consols zur Einlösung der Actien und auf 6 096 800 Mk. zur Einlösung der sämmtlichen per 1. Juli 1890 gekündigten Pr.-Obligationen, im Ganzen also auf 36 418 300 Mk., wozu laut Gesetz vom 17. Januar 1890 eine $3^1/_2$ procentige mecklenburgische Landesanleihe in Höhe von 38 500 000 Mark aufgenommen worden ist; die kilometrische Belastung beträgt demnach 61 133 Mk.

Hierbei ist indes zu berücksichtigen, dass aus dem früheren Verkauf der ehemaligen „Grossherzoglichen Friedrich-Franz-Eisenbahn" seitens des Landesherrn im Jahre 1873 bis zum Jahre 1937 noch eine Annuitätenforderung von je 960 000 Mk. an die „Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft" offen stand, welche einen Capitalswerth von 18 068 829 Mk. repräsentirt, die durch den nunmehrigen Wiedererwerb der Bahn hinfällig geworden ist, sowie dass auf die verstaatlichten Bahnen Landesbeihülfen von total 3 070 480 Mk. bewilligt worden waren. Unter sachgemässer Einrechnung dieser beiden Summen ergiebt sich für die Regierung ein Gesammtanlagecapital von 59 639 309 Mk. und pro 1 km von 94 700 Mk. Andererseits fielen dem Staat an Fonds 3 081 155 Mk.

zu. Die definitive Uebernahme der Bahnen seitens der Regierung ist am 1. März 1890 erfolgt.

Ausserdem hat die grossherzogliche Regierung per 1. Januar 1890 die 71,61 km lange Wismar-Karower Eisenbahn in Verwaltung und Betrieb genommen. Ein käuflicher Erwerb erschien bei dieser Bahn nicht durchführbar, denn der Betrieb derselben hat bislang erhebliche Zuschüsse seitens des bisherigen Pächters Lenz erfordert, während andererseits den Actionären durch den Betriebsvertrag eine 3procentige Dividende so gut wie garantirt war. Letztere wären daher keinesfalls auf einen minderwerthigen Kaufpreis eingegangen, andererseits aber konnte die Regierung den bisherigen Resultaten gegenüber einen dem Pachtzins entsprechenden Kaufpreis füglich nicht gewähren. Da nun der Pächter, welcher auch die Wismar-Rostocker, die Güstrow-Plauer und die Gnoien-Teterower Eisenbahn in pachtweisem Betriebe hatte und Eigenthümer der Doberan-Heiligendammer Schmalspurbahn war, nach der ganzen Organisation seiner Verwaltung in die Abgabe dieser Bahnen ohne Wismar-Karow unmöglich willigen konnte, so ist die grossherzogliche Regierung an Stelle des Betriebspächters Lenz bezüglich der Wismar-Karower Bahn in den fraglichen Pachtvertrag eingetreten und hat auch die im Besitz von Lenz befindlichen Actien dieser Bahn im Nominalbetrage von 912 000 Mk. käuflich übernommen. Der Pachtvertrag, welcher vorläufig bis zum Schluss des Jahres 1902 läuft, gipfelt darin, dass der Pächter, nunmehr also die Regierung, die sämmtlichen aus dem Betriebe der Bahn fliessenden Einnahmen erhält, ihrerseits aber die Unterhaltungs- und Betriebskosten sowie die Dotirung der Fonds (Letztere im Ganzen jährlich 32 000 Mk.) zu bestreiten und bei einer Bruttoeinnahme unter 327 000 Mk. eine Jahrespacht von 104 000 Mk. zu zahlen hat. Mindereinnahmen unter 327 000 Mk. sollen dem Pächter aus den Mehreinnahmen späterer Pachtjahre vergütet werden, und dann nach Tilgung der hieraus sich ergebenden bedingungsweisen Schulden der Roheinnahmebetrag über 327 000 Mk. zwischen der Gesellschaft und dem Pächter bezw. der Regierung im Verhältniss von 4 : 1 getheilt werden. Nach den bisherigen finanziellen Ergebnissen der Bahn, bei welchen die Bruttoeinnahme noch weit hinter der vorgenannten Stichsumme zurückbleibt, charakterisirt sich der Vertrag dahin, dass die Regierung die Bahn auf eigene Kosten betreibt und den Privatactien im Betrage von 858 000 Mk. eine Dividende von 3 % garantirt.

Die so im Betrieb der Staatsbahnverwaltung vereinigten Bahnen zusammen genommen gruppiren sich als folgende Linien:

43*

Lübeck-Kleinen-Bützow-Güstrow-Teterow-Malchin-Neubrandenburg-preussische Grenze vor Strasburg i. U.; Rostock-Wismar-Kleinen-Schwerin-Hagenow und Schwerin-Ludwigslust-Dömitz mit Zweigen nach Crivitz und nach Lübtheen; Rostock-Güstrow-Plau-preussische Grenze gegen Meyenburg mit Verbindungscurven nach Bützow und nach Plaaz; ferner Teterow-Gnoien, Malchin-Waren und die Pachtbahn Wismar-Karow. Dieselben beherrschen im Grossen und Ganzen den Verkehr des Landes in sich und mit den Nachbarstaaten, hierunter speciell denjenigen des wichtigen Hafenplatzes Wismar unbeschränkt, denjenigen von Rostock aber nur zum Theil, indem sie hierin durch die Lloydbahn (Neustrelitz-Rostock-Warnemünde) und durch die preussische Staatsbahnlinie Rostock-Stralsund concurrenzirt werden. Desgleichen beherrschen sie den Verkehr des zu Mecklenburg-Strelitz gehörigen Fürstenthums Ratzeburg und zum Theil auch denjenigen des eigentlichen Mecklenburg-Strelitz, und mit der Linie Lübeck-Neubrandenburg-Grenze gegen Strasburg i. U. dienen sie dem wichtigen Durchgangsverkehr zwischen Hamburg-Lübeck und Stettin. Betreffs des Rostocker Verkehrs erwächst ihnen aber, wie schon gesagt, empfindliche Concurrenz, besonders durch die Lloydbahn Neustrelitz-Warnemünde und betreffs des südlichen Theils des Grossherzogthums durch die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn sowie durch die Mecklenburgische Südbahn (Parchim-Neubrandenburg). Wohl hatte die grossherzogliche Regierung, wie bereits auf Seite 78 angegeben, die Absicht, auch diese drei Bahnen anzukaufen, indes scheiterte dieselbe an den hohen Forderungen der Eigenthümer bezw. des Betriebspächters Bachstein.

Die Verkehrsverhältnisse der mecklenburgischen Staatsbahnen gründen sich vor Allem auf Landwirthschaft, verbunden mit Zuckerindustrie, und auf Viehzucht, welche Beide im Grossherzogthum hoch entwickelt sind und reiche Ausfuhr gestatten, ferner auf das Braunkohlenwerk Malliss, auf das neu erschlossene Kalisalzwerk Jessenitz sowie auf Steinbruch und Gipswerk Lübtheen, alle drei an den im Dezember 1889 eröffneten Strecken Dömitz-Malliss-Lübtheen gelegen, auf den Verkehr der Hafenplätze Wismar und Rostock mit dem inneren Deutschland, wobei besonders die Einfuhr von Kohlen aus England, von Holz aus Schweden und Norwegen, sowie von Colonialwaaren zur Sprache kommen, und auf den Durchgangsverkehr zwischen Hamburg-Lübeck und Stettin. Die Aussichten für die Zukunft sind zweifellos gute; die bisherige Friedrich-Franz-Privatbahn gehörte bereits zu den rentabeleren Eisenbahnunternehmungen Deutschlands, deren Linien werden aber

durch die neuerer Zeit in das Schienennetz gezogenen eben genannten Braunkohlen-, Salz- und Gipswerke noch erhöhten Aufschwung erfahren; bei den anderen Bahnen Güstrow-Plau, Wismar-Rostock, Gnoien-Teterow und bei der Pachtbahn Wismar-Karow waren die finanziellen Resultate bislang nicht günstig, jedoch ist hierbei zu bedenken, dass sich dieselben sämmtlich noch im Stadium der Entwickelung befinden, ihr Verkehr sich also noch heben und ihre Betriebsausgaben sich noch vermindern werden. Zu berücksichtigen bleibt ferner, dass diese Bahnen und besonders die Friedrich-Franzbahn durch die gegenseitige Concurrenz zu leiden hatten, welche nun durch Vereinigung derselben in einer Hand beseitigt ist, während allerdings die durch die Lloydbahn und die Linie Ludwigslust-Parchim-Neubrandenburg veranlasste nach wie vor bestehen bleibt.

Das betreffs der Verkehrsverhältnisse als normal zu erachtende Jahr 1888 erbrachte als Ueberschuss der Bruttoeinnahmen über die Betriebsausgaben

bei der	Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn	. . . .	2 419 604	Mk.
„ „	Güstrow-Plauer Eisenbahn	. . . .	54 913	„
„ „	Gnoien-Teterower Eisenbahn	. . .	26 320	„
„ „	Wismar-Rostocker Eisenbahn	. . .	120 996	„
und „ „	Doberan-Heiligendammer Schmalspurbahn	. . . .	7 956	„
		Summa	2 629 789	Mk.

Dies ergiebt gegenüber der neuen Eisenbahnanleihe von 38 500 000 Mk. plus dem hier noch zur Berechnung zu ziehenden Rest der bisherigen Annuitätenschuld der Friedrich-Franz-Privatbahn mit 18 068 829 Mk., in Summa 56 568 829 Mk., eine Verzinsung von 4,65 % und unter Einrechnung der den Privatbahnen geleisteten Landesbeihülfen mit zusammen 3 070 480 Mk. eine Verzinsung von 4,41 %.

Da die sämmtlichen grossherzoglich mecklenburgischen Eisenbahnanleihen mit einem Zinsfuss von nur 3½ % emittirt sind, so erscheint die Bedienung der hier in Rede stehenden Anlagecapitalien, selbst dasjenige einschliesslich der Landesbeihülfen aus dem Ertrage der Staatsbahnen mehr als gesichert, so dass die Regierung auch finanzwirthschaftlich zu der Verstaatlichung nur beglückwünscht werden kann.

Zum Schluss bleibt hier noch zu erwähnen, dass im November 1889 im Gebiet der Gnoien-Teterower Bahn eine 11,75 km

lange Güteranschlussbahn von Dölitz (bei Teterow) nördlich nach Grammow dem Betriebe übergeben worden ist. Dieselbe ist für Rechnung der betreffenden Grundbesitzer zum Transport der Zuckerrüben nach der Zuckerfabrik Teterow normalspurig hergestellt, von der Gnoien-Teterower bezw. nunmehr der mecklenburgischen Staatsbahnverwaltung aber gegen allmähliche Amortisirung der Capitalsantheile seitens der Bahnverwaltung in Betrieb genommen. Oeffentlichen Verkehr hat sie nicht, gehört also eigentlich auch nicht in den Rahmen unserer Arbeit; wir haben die speciellen Verhältnisse derselben jedoch angegeben, da sie in periodischen Fachzeitschriften als Bahn mit öffentlichem Verkehr aufgeführt ist. Unsere Angaben stützen sich auf Mittheilungen aus Kreisen der mecklenburgischen Staatsbahnverwaltung selbst.

Organisation. Die Organisation der mecklenburgischen Staatsbahnen basirt auf dem Gesetz vom 29. Januar 1890. Inhaltlich desselben ist zur Verwaltung derselben und zur Leitung des Betriebes auf diesen und auf der Wismar-Karower Pachtbahn per 1. März 1890 eine „Grossherzogliche General-Eisenbahn-Direction" zu Schwerin eingesetzt und die Firma der Bahnen auf „Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn" bestimmt worden. Im Uebrigen sind die Bahnen unter dem Ministerium des Innern verblieben. Zur event. Ausführung grösserer Bauten steht diesem das Recht zu, besondere Baucommissionen einzusetzen.

Unter der Generaldirection fungiren folgende Bureaus, sämmtlich mit Sitz in Schwerin:

Das Hauptbureau, welches die Geschäfte des Secretariats und der Registratur zu erledigen hat; das betriebstechnische Bureau; das bahnbautechnische Bureau; das Verkehrsbureau, zu welchem auch die Controle der Verkehrseinnahmen und das Abrechnungswesen gehört; die Hauptkassenverwaltung, welche in die Hauptkasse und die Buchhalterei zerfällt; das Bureau für die Rechnungsrevision, einschliesslich der Controle der Rechnungen und der Calculaturarbeiten; das statistische Bureau; die Maschinen- und Werkstätteninspection; die Telegrapheninspection und die Materialienverwaltung.

Der äussere Dienst ist in den eigentlichen Betriebsdienst, den bautechnischen Dienst und den maschinentechnischen Dienst getheilt.

Der Betriebsdienst umfasst den Fahrdienst, den äusseren Stationsdienst, den Bahntelegraphendienst und die Bahnpolizei auf den Stationen. An der Spitze desselben steht der Oberbetriebsinspector, welcher gleichzeitig Vorstand des betriebstechnischen Bureaus ist.

Der bautechnische Dienst umfasst die betriebssichere Unterhaltung der im Betrieb befindlichen Linien nebst sämmtlichen baulichen Anlagen, die Ausführung der Erneuerungs- und Erweiterungsbauten sowie die Handhabung der Bahnpolizei auf der freien Strecke. Für diese Zwecke ist das ganze Bahnnetz gegenwärtig in fünf Bauinspectionen getheilt und zwar:

Bauinspection I zu Schwerin mit den Strecken Lübeck-Kleinen-Bützow und Schwerin-Kleinen-Wismar.

Bauinspection II zu Rostock mit den Strecken Bützow-Lalendorf, Bützow-Rostock, Güstrow-Schwaan, Güstrow-Plau-preussische Grenze gegen Meyenburg und Primerburg-Plaaz.

Bauinspection III zu Malchin mit den Strecken Lalendorf-Neubrandenburg-Grenze gegen Strasburg i. U., Teterow-Gnoien und Malchin-Waren.

Bauinspection IV zu Schwerin mit den Strecken Schwerin-Holthusen-Hagenow, Holthusen-Ludwigslust-Malliss-Dömitz, Malliss-Lübtheen und Schwerin-Crivitz.

Bauinspection V zu Wismar mit den Strecken Wismar-Doberan-Rostock, Doberan-Heiligendamm und mit der Pachtstrecke Wismar-Karow.

Der oberste bautechnische Beamte ist gleichzeitig Vorstand des bahnbautechnischen Bureaus der Generaldirection.

Der maschinentechnische Dienst umfasst die betriebssichere Unterhaltung der Locomotiven und Wagen sowie der übrigen maschinellen Anlagen, die Regelung und Ueberwachung des Dienstes des Locomotivpersonales sowie den gesammten Werkstättendienst. Der oberste maschinentechnische Beamte ist gleichzeitig Vorstand des betreffenden Bureaus in der Generaldirection.

Der Billet-, Gepäck- und Güterabfertigungsdienst sowie der Kassendienst auf den Stationen ist besonderen Verkehrscontroleuren unterstellt, und der erste dieser ist wiederum gleichzeitig Vorstand des Verkehrsbureaus der Generaldirection.

Werkstätten bestehen in Schwerin und Malchin.

Anlehnend an die Organisation ist auch hier noch des Landeseisenbahnrathes Erwähnung zu thun. Derselbe ist mit Allerhöchster Verordnung vom 12. Mai 1890 zu gleichem Zweck wie in den anderen deutschen Bundesstaaten eingesetzt und besteht aus vierzehn Mitgliedern. Acht derselben werden von den Ständen des Grossherzogthums gewählt, vier durch das Ministerium des Innern aus den Kreisen der Land- und Forstwirthschaft, der Industrie oder des Handelsstandes berufen und zwei gleichfalls seitens des Ministeriums aus der Generaleisenbahndirection bestimmt, wobei sich die Mitgliedschaft zunächst auf je drei Jahre erstreckt. Den Vorsitzenden wählt sich der Landeseisenbahnrath aus seiner Mitte selbst; ausserdem ist er berechtigt, zur Vorbereitung der gemeinschaftlichen Berathungen aus seiner Mitte Ausschüsse zu bestellen. Die Zusammenberufung nach Schwerin liegt dem Ministerium des Innern ob und hat mindestens zweimal jährlich zu erfolgen, doch ist der Vorsitzende des Eisenbahnraths berechtigt, ausserdem seinerseits die Zusammenberufung zu verlangen.

Geographie. Der politischen Eintheilung nach liegen von den mecklenburgischen Staatsbahnen einschliesslich der Wismar-Karower Pachtbahn nach dem Stande vom 1. Juni 1890

im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin	632,40	km
im Grossherzogthum Mecklenburg-Strelitz	62,61	„
im Gebiet der Freien und Hansestadt Lübeck	6,88	„
Summa	701,89	km

Bei den Grenzstrecken gegen Preussen decken sich die Eigenthumsgrenzen mit der politischen Landesgrenze.

Betreffs der allgemeinen geographischen Verhältnisse der drei hier in Frage kommenden Staatsgebiete verweisen wir auf die Seite 65, 69 und 82 gemachten Angaben. Hierbei liegt das Bahnnetz zum grössten Theil auf der mecklenburgischen Seenplatte, so dass die Steigungsverhältnisse nicht besonders günstig sind; nur 201 km sind horizontal, 500 km also in Steigungen bezw. Gefäll gelegen, und von diesen haben 211 km solche über 1 : 200 bis 1 : 60 herauf.

Der speciellen Besprechung des Netzes legen wir die Linien Lübeck-Güstrow-Neubrandenburg-preussische Grenze; Rostock-Wismar-Schwerin-Hagenow und Dömitz, sowie Rostock-Güstrow-Plau-Grenze zu Grunde, zu welchen die anderen Linien geographisch als Zweigbahnen erscheinen.

I. Lübeck-Güstrow-Neubrandenburg-preussische Grenze ist 229 km lang und hat vorherrschend südöstliche Richtung. Sie beginnt auf dem Bahnhofe Lübeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn, überschreitet innerhalb der Stadt einen Arm der Trave und passirt ihren eigenen besonderen Rangirbahnhof, von welchem für den Durchgangsgüterverkehr ein Verbindungsgleis nach der Linie Lübeck-Hamburg der Lübeck-Büchener Eisenbahn führt. Hinter dem Rangirbahnhofe überschreitet sie die Wackenitz, tritt damit in das zum Grossherzogthum Mecklenburg-Strelitz gehörige Fürstenthum Ratzeburg und dann hinter Station Schönberg in das Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin ein. Bei Grevesmühlen überbrückt sie die Stepenitz und trifft später auf den an der Nordspitze des Schweriner Sees gelegenen Eisenbahnknotenpunkt Kleinen, wo sie die unter II. zu behandelnde Linie Rostock-Wismar-Schwerin-Hagenow bezw. Dömitz schneidet. Kurz darauf überschreitet sie den Abfluss des Schweriner Sees zur Ostsee, schneidet bei Blankenberg die Wismar-Karower Bahn, überbrückt bei Station Warnow den gleichnamigen Fluss und begleitet diesen auf dem rechten Ufer bis zur Station Bützow, wo nördlich eine Verbindungscurve an die Rostocker Linie abgeht. Direct hinter Bützow geht sie über die Nebel und begleitet dieselbe auf dem rechten Ufer bis Güstrow, wo sie die Linie Rostock-Plau schneidet. Weiter bei Lalendorf kreuzt sie die Lloydbahn, trifft dann auf die Station Teterow, wo nördlich die Linie nach Gnoien abgeht, überschreitet hierauf mittelst eines 1500 m langen Dammes das Peenethal, entsendet kurz darauf bei Malchin die Zweigbahn südlich nach Waren (Station der Mecklenburgischen Südbahn und der Lloydbahn) und trifft nach Ueberschreitung der Grenze zwischen den Grossherzogthümern Schwerin und Strelitz auf den Eisenbahnknotenpunkt Neubrandenburg. Hier schneidet sie die preussische Staatsbahnlinie Berlin-Stralsund (Nordbahn), und ausserdem fallen in denselben von Westen die Mecklenburgische Südbahn aus Parchim und nordöstlich die Bahn Neubrandenburg-Friedland ein. Nun in Strelitzer Gebiet verbleibend, findet sie auf der preussischen Grenze hinter Oertzenhof Fortsetzung in der preussischen Staatsbahnlinie über Strasburg i. U. und Pasewalk nach Stettin. Diese Linie liegt also mit ihrer Anfangs- und Endstrecke auf fremdem Staatsgebiet, während die anderen Linien sämmtlich nur innerhalb des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin gelegen sind. Die Theilstrecke von Warnow über Bützow bis zu einer Weichenanlage kurz vor Güstrow, 20 km lang, ist die einzige doppelgleisige Strecke nicht nur dieser Linie, sondern des ganzen mecklenburgischen Staatsbahnnetzes überhaupt. Das Maximum der Steigungen bezw. des Gefälls beträgt auf der Theilstrecke Lübeck-Kleinen 1 : 100, auf Kleinen-Güstrow 1 : 200 und auf Güstrow-Neubrandenburg-preussische Grenze mit mehrfachem Wechsel von Steigung und Gefäll 1 : 100.

Zu dieser Hauptlinie erscheinen als Zweigbahnen:

a. Bützow-Schwaan, ist 15 km lang, führt in nordöstlicher Richtung auf dem rechten Warnowufer und mündet bei Schwaan in die unter III. zu behandelnde Hauptlinie Rostock-Plau. Ihr Steigungsmaximum beträgt 1 : 200.

b. Teterow-Gnoien, ist 27 km lang, hat nordöstliche Richtung und endet bei Stadt Gnoien ohne Fortsetzung. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

c. Malchin-Waren, ist 28 km lang, hat südwestliche Richtung und mündet auf Station Waren in die Mecklenburgische Südbahn und in die Lloydbahn. Von dem Bahnhofe Waren aus führt ein Gütergleis nach dem an dem Nordende des Müritzsees angelegten Hafen. Auch diese Linie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 60 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

II. Rostock-Wismar-Kleinen-Schwerin-Hagenow und Dömitz, zusammen 176 km lang. Die Bahn beginnt in Rostock auf dem mit der unter III. zu behandelnden Linie gemeinsamen Bahnhofe, hat bis Doberan scharf westliche Richtung, entsendet hier nördlich die Schmalspurbahn nach Heiligendamm, nimmt nun südwestliche Richtung an, führt über Hornstorf, wo südöstlich die Wismar-Karower Bahn abzweigt, und trifft auf Station Wismar. Von hier aus hat sie südliche Richtung, schneidet bei Kleinen die unter I. behandelte Hauptbahn, tritt hier auf das westliche Ufer des Schweriner Sees, führt über die Hauptstadt Schwerin, entsendet bald darauf eine Zweigbahn östlich nach Crivitz und gabelt sich bei Holthusen in die Linien nach Hagenow und nach Dömitz.

Die Erstere führt in südwestlicher Richtung nach Hagenow, woselbst sie in die preussische Staatsbahnlinie Berlin-Hamburg mündet.

Die Dömitzer Linie führt in südlicher Richtung zunächst bis Ludwigslust, wo wiederum die Berlin-Hamburger Bahn gekreuzt wird, und wo andererseits östlich die Parchim-Ludwigsluster Privatbahn abzweigt. Hier nimmt sie südwestliche Richtung an, entsendet bei Malliss, woselbst sich Braunkohlengruben befinden, westlich eine Zweigbahn nach Lübtheen und mündet bei Dömitz in die preussische Staatsbahnstrecke Wittenberge-Lüneburg. Die Linie ist durchweg eingleisig und auf der Theilstrecke Rostock-Wismar nur als Secundärbahn ausgeführt. Das Maximum der Steigungen bezw. des Gefälls beträgt auf der Strecke Rostock-Wismar 1 : 90, auf Wismar-Holthusen-Hagenow und Holthusen-Dömitz aber 1 : 200.

Ausser der als Secundärbahn gebauten Strecke Rostock-Wismar wird auch die als Vollbahn ausgeführte Theilstrecke Ludwigslust-Dömitz secundär, und zwar Beide mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Von dieser Hauptlinie gehen folgende Zweigbahnen aus:

a. Doberan-Heiligendamm, ist 7 km lang, mit nördlicher Richtung als Secundärbahn in einer Spurweite von 0,9 m erbaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 60 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2,4 Minuten pro 1 km betrieben. Es ist dies die einzige Linie des ganzen Netzes, welche zum Theil, jedoch nur auf 0,43 km, die öffentliche Strasse benutzt.

b. Schwerin-Crivitz, ist 24 km lang, liegt mit 5 km auf dem Planum der Strecke Schwerin-Hagenow, hat aber auch hier eigenes Gleis und führt in östlicher Richtung bis zu ihrem Endpunkt Crivitz. Sie ist als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig jedoch secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat wiederholt Steigungen und Gegengefäll von 1 : 100.

c. Malliss-Lübtheen, ist 24 km lang und führt in westlicher Richtung über das neu erschlossene Kalisalzwerk Jessenitz nach dem wegen des dabei liegenden Gipswerkes wichtigen Orte Lübtheen. Sie ist als Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 200 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

III. Rostock-Güstrow-Plau-preussische Grenze gegen Meyenburg, ist 91 km lang und hat vorherrschend südliche Richtung. Sie begleitet zunächst die Warnow, an welcher Rostock liegt, auf deren linkem Ufer bis

Schwaan und überbrückt hier dieselbe; bald darauf gabelt sie sich in die unter I a. von Bützow aus dargestellte Linie und in diejenige südöstlich nach Güstrow, woselbst sie auf die unter I. behandelte Hauptbahn trifft. Von hier aus auf 3 km parallel zu dieser sich haltend, entsendet sie bei Primerburg nordöstlich eine Zweigbahn nach Plaaz (Station der Lloydbahn), nimmt bei Clüss wieder scharf südliche Richtung an und trennt sich damit von der Neubrandenburger Linie. Bald darauf überbrückt sie die Nebel, tritt bei Krakow auf das westliche Ufer des gleichnamigen Sees, schneidet bei Karow die Mecklenburgische Südbahn, nimmt hier gleichzeitig von Nordwesten her die Wismar-Karower Pachtbahn auf, begleitet nun den Plauer See auf dessen westlichem Ufer, überbrückt bei Plau die Elde und findet auf der Grenze zwischen Wendisch Priborn und der preussischen Stadt Meyenburg Fortsetzung in der preussischen Staatsbahn nach Neustadt a. d. D. und weiter nach Berlin. Von Rostock aus ist die Bahn auf 43 km bis Hoppenrade (hinter Clüss) als Vollbahn, die Reststrecke aber, also 48 km, als Secundärbahn ausgeführt und wird in diesem Theil mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Das Maximum der Steigungen bezw. des Gefälls beträgt auf Rostock-Güstrow 1:200 und auf Güstrow-preussische Grenze 1:100.

a. Die von dieser Hauptlinie bei Primerburg nach Plaaz abgehende Zweigbahn ist 10 km lang, hat nordöstliche Richtung und mündet bei Plaaz in die Lloydbahn. Sie ist über die Neubrandenburger Linie hinweg geführt, und hieraus ergiebt sich auf 210 m eine Steigung von 1:60, während im Uebrigen stärkere Steigungen als 1:100 nicht vorkommen. Die Linie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Die im pachtweisen Betriebe der Staatsbahnverwaltung stehende Privatbahn Wismar-Karow benutzt von Wismar bis Hornstorf die Gleiseanlagen der Strecke Wismar-Rostock und hat von da aus bis Karow eine Neubaulänge von 71,01 km. Sie hat vorherrschend südöstliche Richtung, schneidet in Blankenberg die unter I. behandelte Hauptlinie Lübeck-Neubrandenburg, überschreitet bei Station Weitendorf die Warnow und mündet in den durch die Linie Rostock-Plau und die Mecklenburgische Südbahn gebildeten Eisenbahnknotenpunkt Karow. Die Linie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ungünstige Steigungsverhältnisse, indem 31 km Steigungen bezw. Gefäll über 1:100 bis 1:90 herauf haben, und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Betreffs der beiden innerhalb des mecklenburgischen Staatsbahnnetzes in Frage kommenden Grenzstrecken zwischen W. Priborn und Meyenburg bei der Linie Rostock-Plau sowie zwischen Oertzenhof und Strasburg i. U. bei der Linie Lübeck-Neubrandenburg ist noch zu bemerken, dass ein Pachtverhältniss hierbei nicht besteht, vielmehr ist nur der Fahrdienst besonders geregelt.

Wie aus der Beschreibung der einzelnen Linien hervorgeht, hat das mecklenburgische Staatsbahnnetz 10 Anschlussstationen an die Linien fremder Verwaltungen und ausserdem die beiden eben erwähnten Anschlusspunkte auf der Landesgrenze. Es ergeben sich hierbei: 1 dreifacher Anschluss an die Linien der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft: in Lübeck gegen Büchen, gegen Hamburg und gegen Travemünde; 1 Anschluss an die Eutin-Lübecker Bahn: gleichfalls in Lübeck; 4 Anschlüsse an die preussische Eisenbahndirection Altona: und zwar in Hagenow gegen Hamburg, in Ludwigslust gegen Berlin und gegen Magdeburg, in Dömitz gegen Lüneburg, gegen Berlin und gegen Magdeburg, und endlich auf der Grenze bei Meyenburg gegen Berlin; 3 Anschlüsse an die

Mecklenburgische Südbahn (Parchim-Neubrandenburg): in Karow, Waren und Neubrandenburg; 1 Anschluss an die Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn: in Neubrandenburg; 3 Anschlüsse an die preussische Eisenbahndirection Berlin: in Neubrandenburg an die Linie Berlin-Stralsund, auf der Grenze bei Strasburg gegen Stettin und in Rostock gegen Stralsund, sowie 4 Anschlüsse an die Lloydbahn: in Rostock, Plaaz, Lalendorf und Waren.

Demnach fallen den mecklenburgischen Staatsbahnen der Durchgangsverkehr zwischen Hamburg und Stettin sowie Stralsund und derjenige aus ganz Deutschland seewärts über Wismar sowie über Rostock bezw. umgekehrt zu, betreffs des Letzteren jedoch nur das Wenige, was die Lloydbahn übrig lässt.

Grossherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen.

Geschichte. Die grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen erstrecken sich nur auf den Hauptländercomplex des Landes, auf das Herzogthum Oldenburg, während die von diesem getrennt liegenden Gebietstheile, das Fürstenthum Lübeck und das Fürstenthum Birkenfeld, inhaltlich der Angaben auf Seite 89 u. ff. im Bereich anderer Bahnverwaltungen liegen. Bei den dortigen Abhandlungen haben wir schon gesehen, mit welchen Schwierigkeiten die grossherzogliche Regierung zu kämpfen hatte, ehe sie zur Ausführung der bereits Jahrzehnte lang geplanten Eisenbahnen im Herzogthum Oldenburg schreiten konnte.

Die Verkehrsbeziehungen des ganzen Herzogthums und besonders der Hauptstadt Oldenburg richten sich hauptsächlich nach Bremen, und so wurde zunächst die Ausführung einer Bahn von Oldenburg nach Bremen mit Zweig nördlich nach dem Weserhafen Brake ins Auge gefasst, indes bewilligte der Landtag des Jahres 1864 nur die Mittel für die Hauptbahn, während die Ausführung der Zweigbahn späterer Zeit vorbehalten blieb. Inhaltlich der mit dem bremenschen Staat unterm 8. März 1864 zum Abschluss gebrachten Verträge übernahm dieser den Bau des in das Weichbild der Stadt Bremen fallenden Theils der neuen Bahn seinerseits unter Benutzung der bereits vorhandenen Güterverbindungsbahn vom Stadtbahnhof nach dem Weserhafen; die übrige ausserhalb der Stadt auf Bremenser Staatsgebiet entfallende Theilstrecke führte dagegen Oldenburg auf eigene Kosten aus, und dieses übernahm auch auf der ganzen Linie den Betrieb. Die Ausführung dieser Bahn wurde oldenburgischerseits mit Gesetz vom 25. April 1865 befohlen, der Bau am 7. Juni desselben Jahres in Angriff genommen und die ganze Linie einschliesslich der Bremenser Neubau-

strecke am 15. Juli 1867 dem Verkehr übergeben Der oldenburgische Antheil beträgt 41,6 km, die im alleinigen Betrieb von Oldenburg stehende Bremenser Neubaustrecke mit Weserbrücke innerhalb der Stadt Bremen 0,36 km und die in Mitbenutzung von Oldenburg stehende Theilstrecke der bereits vorhanden gewesenen Bremenser Weserbahn 2,37 km.

Inzwischen hatte die Regierung im Interesse des westlichen Landestheils und zur Herstellung einer Verbindung mit den Emshäfen laut Gesetz von 1867 die Erbauung einer Bahn von der Stadt Oldenburg westlich nach Leer (Station der preussischen Staatsbahnstrecke Rheine-Emden) angeordnet, wobei zu bemerken, dass auch der auf preussischem Gebiet gelegene Theil dieser Linie von Oldenburg auf eigene Kosten ausgeführt ist und betrieben wird. Durch diese Linie wurde eine kürzeste Verbindung zwischen dem landwirthschaftlich reich gesegneten Ostfriesland mit Bremen, Hannover und Berlin hergestellt. Diese 54,88 km lange Bahn gelangte am 15. Juni 1869 zur Eröffnung. Schon früher hatte die grossherzogliche Regierung eine solche Linie angestrebt, war jedoch wegen Durchführung der Bahn innerhalb des damals noch hannöverschen Gebiets bei der dortseitigen Regierung auf Schwierigkeiten gestossen, da diese Linie der hannöverschen Westbahn Concurrenz zu bringen geeignet war; nach der politischen Veränderung des Jahres 1866 aber willigte die preussische Regierung von dem Standpunkte der gemeinsamen deutschen Interessen aus ohne Weiterungen in den Bau ein.

Nachdem inzwischen Preussen im Interesse seines Kriegshafens am Jadebusen bei Heppens eine Eisenbahn von der Stadt Oldenburg nach dort gebaut, dieselbe aber von Eröffnung in 1867 an der grossherzoglichen Staatsbahnverwaltung in Betrieb gegeben hatte, baute Oldenburg aus dieser Linie heraus laut Gesetz von 1871 eine Zweigbahn von Station Sande nördlich nach der gewerbfleissigen, Handel und Schifffahrt treibenden und durch ihre „Getreuen“ in ganz Deutschland bekannten Stadt Jever. Diese 12,96 km lange Strecke, welche ursprünglich nach den heutigen Begriffen als Secundärbahn ausgeführt worden war, kam am 15. Oktober 1871 zur Eröffnung; durch nachträgliche Ergänzungsbauten ist der secundäre Charakter der Bahn aber verschwunden.

Der nächste Bau galt der Herstellung der schon bei der ersten Linie mit projectirt gewesenen, aber erst durch Gesetz von 1871 zur Ausführung bestimmten Zweigbahn nach dem Weserhafen Brake und weiter nach Nordenhamm. Dieselbe geht bei Station Hude von der Strecke Bremen-Oldenburg ab und gelangte bis Brake in

einer Länge von 25,50 km am 1. Januar 1873, die 18,05 km lange Reststrecke aber am 15. Oktober 1875 zur Eröffnung. Nordenhamm, auf dem linken Weserufer gelegen, ist nur eine kleine Ortschaft, hat aber einen guten Hafen und ist Handelsplatz für Pferde und Rindvieh, welche hauptsächlich in den überaus fruchtbaren Marschen gezüchtet werden und einen Hauptausfuhrartikel bilden.

Nachdem seitens der niederländischen Staatsbahnen in den Jahren 1863/68 eine Eisenbahn von der Hafenstadt Harlingen über Groningen bis nach Neuschanz kurz vor der holländisch-preussischen Grenze gebaut worden war, und da diese Bahn ihre natürliche Fortsetzung nach Osten in der Linie Leer-Oldenburg-Bremen finden musste, schlossen die drei betheiligten Staaten Preussen, Oldenburg und Holland auf Vorgehen des Grossherzogthums dahin Vertrag, dass die niederländische Staatsbahn ihre Linie bis an die preussische Grenze vortreibe, Oldenburg aber von dort aus nach Ihrhove (Station der preussischen Staatsbahnstrecke Rheine-Emden) baue, und behufs Verbindung mit seiner Linie Leer-Oldenburg-Bremen die bereits vorhandene preussische Theilstrecke von Ihrhove bis Leer in Mitbenutzung sowie die holländische Grenzstrecke bis Neuschanz in Betrieb nehme. Die seitens Oldenburgs ausgeführte, ganz auf preussischem Gebiet gelegene Neubaustrecke wurde in einer Länge von 17,46 km am 25. November 1876 eröffnet. Preussen und Holland hatten zum Bau derselben mit Rücksicht auf die wegen der erforderlichen Ueberbrückung der Ems unverhältnissmässig hohen Kosten eine Beihülfe von zusammen 2 006 404 Mk. à fonds perdu gegeben.

Noch blieb die Erschliessung des südlichen Landestheils und die im Interesse des ganzen Grossherzogthums liegende directe Schienenverbindung mit dem Ruhrkohlenrevier und dem rheinisch-westfälischen Industriebezirk übrig. Eine solche wurde auf Grund des Gesetzes von 1871 und der Staatsverträge mit Preussen von 1873 in der Bahn Oldenburg-Quakenbrück-Osnabrück zur Ausführung gebracht. Auch bei dieser hat Oldenburg den in Preussen gelegenen Theil selbst gebaut und in Betrieb. Zur Ersparung einer directen Einführung in Osnabrück ist sie bei Eversburg in die preussische Staatsbahnlinie Osnabrück-Rheine geleitet, doch steht die Strecke Eversburg-Osnabrück in Mitbenutzung der oldenburgischen Staatsbahnverwaltung. Diese Linie ist, bei einer Neubaulänge von total 108,32 km, bis Quakenbrück am 15. Oktober 1875 und die Reststrecke bis Eversburg vor Osnabrück am 15. November 1876 eröffnet.

Endlich wurde noch, nachdem Preussen den Bau der ostfriesischen Küstenbahn von Emden über Georgsheil und Esens gegen Jever beschlossen hatte, seitens Oldenburgs die auf sein Gebiet entfallende Anschlussstrecke von Jever bis zur preussischen Grenze (in Richtung auf Wittmund) mit Gesetz von 1879 zur Ausführung befohlen, gleich jener als Eisenbahn untergeordneter Bedeutung hergestellt und 3,10 km lang am 15. Juni 1883 eröffnet. Gleichzeitig erhielt hierdurch die bisherige Zweigbahn Sande-Jever erhöhte Bedeutung. Bei dieser Linie deckt sich also die Eigenthumsgrenze mit der politischen Landesgrenze, doch besorgt Oldenburg bis zur preussischen Station Wittmund den Fahrdienst.

So hatte das Land innerhalb 20 Jahren seit der festen Gestaltung des ersten Eisenbahnprojectes in der Linie Bremen-Oldenburg-Leer-Ihrhove-Neuschanz eine durchgehende Schienenverbindung von Osten nach Westen, in der Linie Oldenburg-Osnabrück gleichfalls über die Grenze des Landes hinaus eine Verbindung nach Süden, in der Nordenhammer Zweigbahn und in der preussischen Kriegshafenbahn zwei parallele Linien nördlich bis an das Meer sowie in der Linie Sande-Jever endlich eine Bahn bis an seine äusserste Nordwestgrenze erhalten. Hiermit war den grösseren Verkehrsverhältnissen genügt, und so handelte es sich seitdem nur noch um die Herstellung von Zweigbahnen im lokalen Interesse der weniger wichtigen Bezirke und Wohnplätze. Bis jetzt (1889) hat die grossherzogliche Regierung eine solche in der Linie von Ahlhorn (Station der Strecke Oldenburg-Quakenbrück) südlich über Vechta nach Lohne selbst hergestellt und andere derartige an Private zur Ausführung überlassen. Von jener ist der erste Theil Ahlhorn-Vechta 1884 zur Ausführung befohlen und 20,30 km lang 1885 eröffnet worden, während die 7,78 km lange Fortsetzung bis Lohne 1888 angeordnet ist und noch in demselben Jahre zur Eröffnung gelangte. Die ganze Linie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut.

In den vorstehend einzeln aufgeführten Linien hat das grossherzogliche Staatseisenbahnnetz eine Eigenthumslänge von 309,96 km erreicht. Das hierfür seitens Oldenburgs selbst aufgewendete zu verzinsende Anlagecapital (also abgesehen von den Zuschüssen seitens Preussens und der Niederlande, sowie von dem seitens Preussens gezahlten auf Seite 93 u. 95 näher erörterten Reugelde von 3 000 000 Mk.) belief sich ult. 1888 auf 27 982 956 Mk., einschliesslich jener aber auf 34 914 160 Mk., so dass sich 1 km auf 112 640 Mk. stellt.

Wie bereits angegeben, ist die Bahn von der Stadt Oldenburg nördlich nach Wilhelmshaven Eigenthum Preussens. Dasselbe

hatte nämlich 1853 behufs Anlegung eines Kriegshafens bei Heppens am Jadebusen das hierzu und zu den Befestigungen erforderliche Land oldenburgischen Gebiets käuflich erworben und im Interesse seines Hafens noch vor Vollendung der Arbeiten an diesem auf Grund der Staatsverträge mit Oldenburg obige Bahn selbst gebaut, dieselbe aber von Eröffnung in 1867 an der oldenburgischen Staatsbahnverwaltung zum Betrieb überlassen. Oldenburg, welches auch die Betriebsmittel stellt, erhält aus der Bruttoeinnahme dieser 52,37 km langen Bahn pro Meile 18 000 Mk. vorweg und ausserdem bei einer Bruttoeinnahme bis zu 60 000 Mk. pro Meile von dem Betrage über 18 000 Mk. die Hälfte, von dem etwaigen Ueberschuss über 60 000 Mk. pro Meile aber von diesem noch 2 Fünftheile. Zu der durch diese Bahn erforderlich gewordenen Vergrösserung des Bahnhofes in der Stadt Oldenburg zahlte Preussen 750 000 Mk. und zur Vermehrung der Betriebsmittel 1 174 800 Mk. als Subvention à fonds perdu an Oldenburg.

Ferner hat die oldenburgische Staatsbahnverwaltung auch die sämmtlichen im Herzogthum Oldenburg gelegenen Privatbahnen in Betrieb. Es sind dies die 1876 eröffnete Schmalspurbahn Ocholt-Westerstede, sowie die 1888 eröffneten normalspurigen Secundärbahnen Essen-Löningen und Jever-Carolinensiel.

Alles in Allem hat also die oldenburgische Staatsbahnverwaltung ausser den 309,96 km langen Eigenthumsstrecken die 52,37 km lange preussische Staatsbahn Oldenburg-Wilhelmshaven, die der freien Stadt Bremen gehörige 0,36 km lange Strecke von der Weichbildgrenze der Stadt Bremen bis zum Neustadt-Bahnhofe, die 0,88 km lange niederländische Staatsbahnstrecke von der preussisch-niederländischen Grenze bis Station Neuschanz, die 13,65 km lange Privatbahn Essen-Löningen und die 18,03 km lange Privatbahn Jever-Carolinensiel in Betrieb, ferner aber die zusammen 11,66 km langen preussischen Staatsbahnstrecken Lehr-Ihrhove und Eversburg-Osnabrück sowie die 2,37 km lange bremensche Staatsbahnstrecke vom Neustädter nach dem Altstädter Bahnhofe in der Stadt Bremen in Mitbenutzung. Auf der ausserdem noch verbleibenden Grenzstrecke bei Jever wird nur der Fahrdienst seitens Oldenburgs gegen besondere Berechnung bis zur preussischen Station Wittmund geleistet. Somit ergiebt sich für die oldenburgische Staatsbahnverwaltung eine Betriebslänge von 409,28 km. Die ausserdem noch im Herzogthum Oldenburg gelegene Westersteder Schmalspurbahn wird gleichfalls von der oldenburgischen Staatsbahnverwaltung, jedoch für Rechnung der betreffenden Gesellschaft betrieben. — Bei der nun folgenden Besprechung der Verkehrsver-

hältnisse sind die sämmtlichen im Betrieb der oldenburgischen Staatsbahnverwaltung befindlichen Bahnen mit Ausnahme der Ocholt-Westersteder einbegriffen.

Was die Gestaltung und Entwickelung der Verkehrsverhältnisse der in Rede stehenden Bahnen anbelangt, so müssen wir in Anlehnung an die auf Seite 89 gemachten Angaben vorausschicken, dass in dem Herzogthum Oldenburg, obgleich daselbst weite Flächen Oedland vorhanden sind, Dank der grossen Fruchtbarkeit der Marschen der Ackerbau in guten Jahren weit über den lokalen Bedarf liefert, dass die Viehzucht in allen Zweigen, besonders aber die Pferde- und Rindviehzucht ganz ausnehmend entwickelt ist und einen hervorragenden Ausfuhrartikel ausmacht, dass Bergbau und Kohlenfelder dem Lande gänzlich fehlen, der hier in grossen Mengen gewonnene Torf aber nicht allein an Ort und Stelle zum grossen Theil als Ersatzmittel für die Kohle dient, sondern zu Torfstreu fabrizirt theilweise sogar über See ausgeführt wird; dass das Land holzarm ist, aber wegen der gegen die See erforderlichen Schutzbauten viel Holz bedarf; dass die Industrie noch nicht bedeutend ist, sich aber Dank der Eisenbahnen immer mehr hebt und bereits einige namhafte Eisenhüttenwerke zählt. Des Weiteren müssen wir darauf hinweisen, dass die oldenburgischen Staatsbahnen mit ihrer Endstation Eversburg der Linie Oldenburg-Osnabrück in das Osnabrücker Bergwerkrevier hineinreichen, so dass die hier (mittelst der Güteranschlussbahn von dem Steinkohlenwerk und Steinbruch Piesberg) zur Aufgabe kommenden Kohlen- und Bruchsteintransporte im Eisenbahnbinnenverkehr, für das Land aber als Einfuhr, sowie ferner, dass die über See eingeführten Güter gleichfalls theils im Binnenverkehr, theils als Versand im directen Verkehr erscheinen. Endlich ist noch zu erwähnen, dass Oldenburg zu den relativ wenig bevölkerten Ländern Deutschlands gehört. Wir müssen uns ferner vergegenwärtigen, dass die ersten 1867 eröffneten Linien Oldenburg-Bremen und Oldenburg-Wilhelmshaven (preussische Kriegshafenbahn in oldenburgischem Betrieb) nur einseitigen Anschluss östlich in Bremen an das übrige deutsche Bahnnetz hatten, dass der zweite Anschluss 1869 westlich in der Linie Oldenburg-Leer und damit auch Durchgangsverkehr gewonnen wurde, dass das Jahr 1876 in den Linien Oldenburg-Quakenbrück-Osnabrück und Leer-Ihrhove-Neuschanz Anschluss einerseits südlich an das Osnabrücker Bergwerkrevier sowie an das Ruhrrevier, und andererseits westlich an das holländische Bahnnetz brachte, und dass endlich 1883 durch die Verlängerung der Zweigbahn Sande-Jever westlich bis an die

preussische Grenze Anschluss an die friesische Küstenbahn gewonnen wurde.

Aus dem weiter oben Gesagten erhellt, dass den oldenburgischen Staatsbahnen die ausschlaggebenden Massentransporte in der Ausfuhr gänzlich fehlen und dass mangels grösserer Fabrikthätigkeit diese auch in der Einfuhr nicht solche Dimensionen annehmen, wie es bei Industrieländern der Fall ist. Trotzdem hat der Personenverkehr den Güterverkehr nur in den beiden ersten vollen Betriebsjahren erheblich überstiegen, indem das Land, wie schon gesagt, relativ nur dünn bevölkert ist; in den darauf folgenden Jahren hielten sich Personen- und Güterverkehr ungefähr die Wage und erst 1877 ist durch Eröffnung der Linie Oldenburg-Osnabrück Letzterer entschieden und dauernd in den Vordergrund getreten, überflügelt den Personenverkehr jedoch noch nicht in dem Masse, wie wir es im Allgemeinen bei den deutschen Bahnen gewöhnt sind. Beide Verkehrsarten aber haben sich im Lauf der Zeit ganz bedeutend entwickelt. Das erste volle Betriebsjahr 1868 wies 435 292 Personen mit 357 866 Mk. Transporteinnahme und 80 765 Tonnen Fracht mit 230 207 Mk. Einnahme, das letzte zum Bericht gezogene Jahr 1888 aber 2 529 228 Personen mit 1 765 165 Mk. sowie 893 576 Tonnen Fracht mit 2 522 282 Mk. Einnahme auf. Der Personenverkehr hat sich also betreffs der Personenzahl auf das Sechsfache und betreffs der Einnahme auf das Elffache, der Güterverkehr aber betreffs der transportirten Mengen und der Einnahme auf das Elffache gesteigert, während die Längenausdehnung der in Betracht kommenden Bahnen von 97 auf 420 km gestiegen ist, sich also noch nicht einmal auf das $4^1/_2$ fache erhöht hat. Ein ebenso erfreuliches Bild für das segensreiche Wirken der Eisenbahnen im Herzogthum Oldenburg bietet die Entwickelung des Viehverkehrs, welcher vorstehend bei dem Güterverkehr nicht mit inbegriffen ist. Derselbe hat sich von 21 011 Stück Vieh mit einer Transporteinnahme von 22 361 Mk. im Jahre 1868 auf 231 179 Stück Vieh mit 264 272 Mk. Einnahme in 1888, der Transportmenge nach also auf das Elffache und der Transporteinnahme nach sogar auf das Zwölffache erhöht. Hierbei bemerken wir, dass das letzte mit in Behandlung gezogene Jahr 1888 betreffs des Personen-, des Güter- und des Viehverkehrs, sowie betreffs der Gesammtbruttoeinnahme auch das beste seit Bestehen der oldenburgischen Staatsbahnen gewesen ist.

Was nun den Personenverkehr speciell betrifft, so steht wie überall bei den grösseren Bahncomplexen so auch hier der Lokalverkehr bei Weitem obenan; allerdings ist dabei zu berücksichtigen,

dass die Stadt Bremen, wohin der oldenburgische Verkehr hauptsächlich gravitirt, nur durch Pacht bezw. Mitbenutzung der bremenschen Staatsbahnstrecke als oldenburgische Binnenstation erscheint. Bei dem directen Verkehr fällt nur derjenige mit den preussischen Eisenbahndirectionsbezirken Köln rechtsrheinisch und Hannover in die Wagschale. Der eigentliche Durchgangsverkehr ist nur schwach, und erst seit Einführung der combinirbaren Rundreisebillets erscheinen hierbei grössere Summen.

An dieser Stelle sei erwähnt, dass mangels einer zahlreicheren Fabrikbevölkerung das Bedürfniss zur Einführung der IV. Wagenklasse sich nicht fühlbar gemacht hat, doch forderte Preussen bei den Verträgen über Erbauung bezw. Mitbenutzung der Strecken Quakenbrück-Osnabrück und Leer-Ihrhove-Neuschanz die Einführung der IV. Klasse auf diesen Linien, auf welche sie bis jetzt aber auch beschränkt geblieben ist. Vermisst wird dieselbe in der That nicht, was daraus zu folgern, dass auf den beiden genannten in Preussen gelegenen Strecken als Maximum 7626 Passagiere IV. Wagenklasse (in 1877) befördert worden sind, wie auch die Verwaltung nur drei Wagen dieser Klasse führt.

Bei dem Güterverkehr steht sowohl den transportirten Mengen als auch der Einnahme nach der directe obenan, und zwar bildet die Einfuhr speciell die Hauptseite. Die wichtigeren Verkehrsgebiete rangiren hierbei, wie folgt: Die preussischen Eisenbahndirectionsbezirke Köln rechtsrh., Hannover, Elberfeld, Magdeburg und ausserdem Holland. Demnächst folgt der Binnenverkehr. Der Durchgang aber nimmt auch bei dem Güterverkehr wie bei allen grösseren Bahncomplexen erst die dritte Stelle ein, indes weist er doch erheblich höhere Summen auf als im Personenverkehr. Am wichtigsten ist hierbei der zwischen den Directionsbezirken Köln rechtsrh. und Hannover, demnächst zwischen Köln rechtsrh. und Magdeburg, zwischen Köln rechtsrh. und Altona sowie zwischen Holland und Norddeutschland.

Bei dem Viehverkehr bildet die Ausfuhr, also der Versand, im directen Verkehr die Hauptseite. Hierbei sind die an der Nordseeküste und an der Weser liegenden Marschbezirke von den übrigen, den Geestbezirken des Landes, zu unterscheiden. Aus den ersteren werden Pferde und Rindvieh in grossen Mengen ausgeführt, sie sind nicht allein in Deutschland, sondern auch im Auslande von Alters her sehr gesucht. Ein vorwiegendes Bestimmungsland lässt sich dabei aber nicht angeben, die Richtung der Ausfuhr wird durch die jeweilige Nachfrage bedingt. Aus den Geestbezirken, welche den grössten Theil ihrer landwirthschaftlichen Producte

selbst consumiren, gelangen in grösseren Mengen nur Schweine und Mastkälber zur Ausfuhr und zwar hauptsächlich nach den benachbarten Districten Preussens. Auf den Versand im directen Verkehr folgt der Binnenverkehr und zuletzt der Durchgangsverkehr, welcher finanziell aber kaum mitspricht.

Die Betriebsausgaben haben sich im Allgemeinen sehr günstig gestaltet. Bei der Sorge, welche man Anfangs in Oldenburg betreffs der Rentabilität der Eisenbahnen hatte, gab die Staatsbahnverwaltung vom ersten Augenblick an dem Betriebe Formen, welche auf möglichste Sparsamkeit abzielten, und so ist es ihr gelungen, die Betriebsausgaben, nach dem Nutzkilometer berechnet, nicht selten unter sämmtlichen Bahnen Deutschlands am niedrigsten zu halten. Zu diesem Zweck brachte die oldenburgische Staatsbahnverwaltung die später bei den Secundärbahnen zum Ausdruck gekommenen Einrichtungen zur Anwendung, noch ehe in Deutschland im Allgemeinen das Princip der Bahnen untergeordneter Bedeutung zur Anerkennung gelangt war. So ist die im Jahre 1871 gebaute Linie Sande-Jever in verschiedenen Beziehungen als Secundärbahn ausgeführt, und ebenso sind bei dieser sowie bei der 1873/75 eröffneten Linie Hude-Brake-Nordenhamm von vornherein Betriebseinrichtungen secundärer Art getroffen, betreffs des Personenverkehrs z. B. auch die erste Wagenklasse fortgelassen worden. Alles in Allem haben sich die Betriebsausgaben im Verhältniss zu den Bruttoeinnahmen durchschnittlich auf 51,61 % dieser gestellt, wobei die Grenzen zwischen 39,3 % in 1870 und 60,8 % in 1886 liegen.

Der Ueberschuss der Bruttoeinnahmen über die Betriebsausgaben verzinste das jeweilige Gesammtanlagecapital der Eigenthums- und der Pachtbahnen in den einzelnen Jahren, wie folgt:

pro	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876
	3,21	2,61	3,66	4,78	5,50	5,86	5,67	6,05	5,46	6,65 %
pro	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886
	4,43	4,26	4,28	4,14	4,16	4,30	4,15	4,80	4,55	4,64 %
pro	1887	1888								
	4,90	5,61 %								

} im Durchschnitt 4,73 %.

Der bedeutende Rückgang von 1876 auf 1877 erklärt sich daraus, dass das Anlagecapital für die 1875/76 eröffneten Linien Brake-Nordenhamm, Ihrhove-Neuschanz und Oldenburg-Osnabrück mit rund 15 400 000 Mk. in 1877 zum ersten Mal bei der Betriebsverwaltung zur Belastung stand, während der Verkehr auf diesen Linien sich naturgemäss erst bilden musste, wobei Brake-Norden-

44*

hamm und Ihrhove-Neuschanz mehrere Jahre hindurch directe Betriebsdefizits erbrachten.

Aus dem hiernach sich ergebenden ziffermässigen Jahresüberschuss hat Oldenburg zunächst die an die Eigenthümer der gepachteten Bahnen zu zahlenden Pachtbeträge und Entschädigungen zu decken, und erst der dann verbleibende Ueberschuss steht zur Verfügung Oldenburgs.

Dieser hat das jeweilige seitens Oldenburgs aufgewendete Anlagecapital, wie folgt, verzinst:

pro	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876
	4,27	4,20	5,68	7,26	7,57	7,93	6,75	6,97	6,16	7,87 %
pro	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886
	4,78	4,80	4,99	4,77	4,80	5,14	5,27	5,96	5,83	5,58 %
pro	1887	1888								
	5,88	6,99 %								

} im Durchschnitt 5,88 %.

Die Differenz zwischen 1876 und 1877 tritt hier also noch schärfer als weiter oben zu Tage, indem es sich bei der dortselbst erwähnten Capitalsvermehrung fast ausschliesslich um oldenburgisches Capital handelte und ausserdem das auf Seite 95 erwähnte, 1877 von Preussen ausgezahlte Reugeld von 3 000 000 Mk. auf das verzinsliche Eisenbahnanlagecapital verrechnet worden ist. Die der Verzinsung des Gesammtanlagecapitals gegenüber durchweg höheren Prozentsätze erklären sich aus der Art der Pachtverträge, welche hiernach ein für Oldenburg günstiges Gesammtresultat ergeben, wobei jedoch besonders hervorzuheben bleibt, dass in den Pachtverträgen mit den oldenburgischen Privatbahnen die Interessen der Eigenthümer ganz hervorragend Berücksichtigung gefunden haben.

Von dem hiernach sich ergebenden ziffermässigen Jahresüberschuss wiederum hat die oldenburgische Staatsbahnverwaltung von 1869 ab mehr oder weniger hohe Beträge (zwischen 30 000 Mk. und 151 355 Mk.) für Beschaffung von Betriebsmitteln, Ergänzungsbauten u. s. w. zurückgestellt und 1876 direct einen Erneuerungsfonds angelegt, in welchen von da ab alljährlich noch höhere Beträge (zwischen 200 000 Mk. und 356 934 Mk.), in 1888 aber sogar 803 719 Mk. zurückgelegt worden sind. Die hiernach noch verbleibenden Beträge gelangen zur Ablieferung an die Landeskasse, in erster Linie zur Bedienung der Eisenbahnanleihen bestimmt. Dieselben ergaben im Verhältniss zum oldenburgischen Anlagecapital:

pro	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876
	4,27	4,20	5,08	6,88	7,13	7,43	5,67	5,86	6,05	5,97 %

pro	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886
	4,71	3,94	3,99	3,69	3,74	4,37	4,54	5,22	4,60	4,34 %

pro	1887	1888	
	4,60	4,12 %	im Durchschnitt 5,02 %.

Durch diese Resultate sind die Befürchtungen der Kleinmüthigen, als es sich um die Bewilligung der ersten Mittel zum staatsseitigen Eisenbahnbau handelte, glänzend widerlegt. Nicht allein ist der gefürchtete finanzielle Verlust für den Staat nicht eingetreten, vielmehr hat der Ueberschuss der Staatsbahnverwaltung meist noch über die Bedienung der Eisenbahnschulden hinaus einen wirklichen Reingewinn erbracht, vor Allem aber hat sich Handel, Gewerbe und Industrie des Landes durch die Eisenbahnen in vorher nicht geahnter Weise entwickelt und gehoben.

Zum Schluss dieser historischen Abhandlung ist noch ganz besonders hervorzuheben, dass Regierung und Landesvertretung in dem Landtage von 1888 beschlossen haben, hinfort nur noch denjenigen Betrag aus den Einnahmeüberschüssen der Staatsbahnverwaltung für die Landeskasse zu entnehmen, welcher zur Verzinsung, planmässigen Amortisation und Verwaltung der Eisenbahnschulden erforderlich ist, den Restüberschuss aber dem Erneuerungsfonds zuzuführen und je nach Bedarf zur Vermehrung der Betriebsmittel, zu Ergänzungs- und Erweiterungsbauten sowie zur Herstellung von Secundärbahnen zu verwenden. Für die drei Jahre der Finanzperiode 1888 bis 1890 ist der alljährlich abzuliefernde Betrag auf 1 152 000 Mk. festgesetzt, und hieraus erklärt sich die hohe Rücklage aus den Betriebsüberschüssen des Jahres 1888 in den Erneuerungsfonds mit 803 719 Mk. Oldenburg lässt also bei Verwaltung seiner Staatsbahnen den für einen Staat als Eisenbahnunternehmer idealen Standpunkt gelten; es benutzt dieselben nicht als Erwerbsanstalt, sondern verwendet die verbleibenden Reinüberschüsse im Interesse der Staatsbahnen selbst, damit gleichzeitig aber auch ganz hervorragend im Interesse des Landes. Es ist der erste und bis jetzt einzige Staat Deutschlands, der diesen idealen Standpunkt zur Geltung bringt; mögen ihm bald auch die anderen Staaten Deutschlands folgen!

Auch ist noch einer Einrichtung beim Personenverkehr zu gedenken, welche gerade jetzt in der Zeit der Tarifreformen und Reformprojecte besonderes Interesse verdient. Seit 1884 ist nämlich bei der oldenburgischen Staatsbahnverwaltung mit den Jahresabonnementskarten für 50 km die Berechtigung zur uneingeschränkten Benutzung der sämmtlichen im Betrieb jener stehenden Linien (mit einer Gesammtlänge von 409,28 km ult. 1888) verbunden. Es

werden hierbei nur 200 Fahrten zum Preise von je 4 Mk. in der I. Wagenklasse, von je 3 Mk. in der II. und von je 2 Mk. in der III. Wagenklasse zur Berechnung gezogen und auf den hiernach sich ergebenden Betrag bei allen Klassen gleichmässig ein Rabatt von 40 % bewilligt. Demnach stellt sich der Preis für eine solche Jahresabonnementskarte I. Klasse auf 480 Mk., II. Klasse auf 360 Mk. und III. Klasse auf 240 Mk. Des allgemeinen Interesses halber stellen wir, da es uns an einem Vergleichsobject bei den deutschen Dampfeisenbahnen fehlt, die Einrichtungen der „Grossen Berliner Pferdeeisenbahngesellschaft“ gegenüber. Der Preis für ein Jahresabonnement zur Benutzung sämmtlicher Linien dieser Gesellschaft mit rund 220 km Längenausdehnung beträgt 300 Mk.

Am Schluss des Jahres 1888 waren an Betriebsmitteln 73 Locomotiven, 156 Personenwagen und 906 Lastwagen vorhanden, das Beamten- und Arbeiterpersonal belief sich auf 1740 Köpfe und das Vermögen des Erneuerungsfonds betrug 775 147 Mk.

Organisation. Die erste Organisation der oldenburgischen Staatsbahnverwaltung erfolgte mit Gesetz vom 1. April 1867, doch ist laut Gesetz vom 19. März 1883 per 1. April desselben Jahres eine Neuorganisation eingetreten. Während nach dem ersteren die als obere Verwaltungsbehörde mit Sitz in Oldenburg errichtete und dem Staatsministerium unmittelbar unterstellte Eisenbahndirection aus zwei einander coordinirten Directoren, dem einen für den administrativen und dem anderen für den technischen Theil der Dienstgeschäfte bestand, besteht nach dem neuen Gesetz die Eisenbahndirection aus dem Eisenbahndirector als Vorsitzendem und drei ordentlichen Directionsmitgliedern, einem administrativen, einem bau- und betriebstechnischen Mitglied in der Person eines Oberbau- und Betriebsinspectors sowie einem maschinentechnischen Mitglied in der Person eines Obermaschineninspectors. Des Weiteren sind der Direction die erforderlichen Hülfsarbeiter beigegeben. Für den Bau neuer Eisenbahnstrecken sowie für die Ausführung bedeutender Erneuerungs- oder Ergänzungsbauten ist dem Staatsministerium gegebenen Falls die Einsetzung besonderer Eisenbahnbaucommissionen vorbehalten, während nach dem ersten Gesetz dem technischen Directionsmitgliede auch die Ausführung der Neubauten oblag.

Unter der Direction fungiren zu Oldenburg folgende Bureauabtheilungen: Die Hauptkasse, die Registratur, die Hauptcassencontrole nebst Buchhalterei, das Revisionsbureau, die Verkehrscontrole I für den Personenverkehr nebst Billetdruckerei, die Verkehrscontrole II für den Güterverkehr, das Tarifbureau, das Reclamationsbureau, das Expeditionsbureau (Canzlei), das statistische Bureau und das Wagenbureau. Für den äusseren Bahnunterhaltungs- und Bewachungsdienst ist der ganze Directionsbezirk in vier Inspectionsbezirke eingetheilt, welche sämmtlich ihren Sitz in der Stadt Oldenburg haben. Die Unterstellung der einzelnen Linien unter diese ist folgende:

I. Bezirk mit den Strecken Oldenburg-Bremen (Neustadt) und Hude-Nordenhamm;
II. „ „ „ „ Oldenburg-Leer, Ihrhove-Neuschanz und Ocholt-Westerstede;
III. „ „ „ „ Oldenburg-Wilhelmshaven, Sande-Jever-Grenze und Jever-Carolinensiel;

IV. Bezirk mit den Strecken Oldenburg-Eversburg, Ahlhorn-Lohne, und Essen-Löningen.

Für die specielle Ueberwachung und Leitung des Locomotiv- und Werkstättendienstes fungirt ein Maschineninspector; ausserdem besteht in Oldenburg die Hauptwerkstätte nebst der Werkstättenmaterialienverwaltung.

Das Geschäftsjahr der oldenburgischen Staatsbahnverwaltung deckt sich mit dem Kalenderjahr.

Ein ständiger Eisenbahnrath ist in Oldenburg nicht eingesetzt, indes ist den Verkehrsinteressenten Gelegenheit geboten, in einer „freien Vereinigung zur Wahrung und Förderung der Eisenbahn-Verkehrsinteressen im Betriebe der oldenburgischen Staatsbahn" in jährlich zwei Versammlungen ihre Wünsche geltend zu machen, und man darf aus den Einrichtungen und Erfolgen der oldenburgischen Eisenbahnen wohl den Schluss ziehen, dass hiermit zum mindesten das erreicht wird, was man in den anderen deutschen Staaten von der Einrichtung desEisenbahnraths erwartet!

Geographie. Von den unter der oldenburgischen Staatsbahnverwaltung stehenden Linien mit zusammen 409,28 km liegen

im Herzogthum Oldenburg	305,48 km
auf preussischem Gebiet	94,58 „
auf Bremenser Staatsgebiet	8,34 „
auf niederländischem Gebiet	0,88 „
	Summa 409,28 km.

Betreffs der geographischen Verhältnisse des Herzogthums Oldenburg verweisen wir auf die Seite 88 gemachten Angaben. Betreffs der von den oldenburgischen Bahnen berührten fremden Gebietstheile ist anzuführen, dass auch diese dem norddeutschen Tieflande angehören und nur im südlichsten Theile der Osnabrücker Linie die nördlichen Ausläufer des Teutoburger Waldes erreicht werden. In hydrographischer Beziehung aber kommt bei der Linie Oldenburg-Bremen innerhalb des bremischen Staatsgebiets wiederum die Weser, und innerhalb Preussens bei der Strecke Ihrhove-Neuschanz die Ems sowie bei der Osnabrücker Linie der obere Lauf der Haase zur Geltung.

Zur speciellen Besprechung der einzelnen Linien theilen wir das Netz in drei Theile, in die Linien Bremen-Oldenburg-Neuschanz, Oldenburg-Wilhelmshaven und Oldenburg-Osnabrück.

I. Bremen-Oldenburg-Neuschanz ist 125 km lang und hat fast durchweg westliche Richtung. Sie beginnt auf dem Centralbahnhofe der Stadt Bremen (Altstadt), überschreitet innerhalb der Stadt die Weser und deren Sicherheitshafen, hierauf innerhalb des bremischen Landgebiets die Ochtum, dann bei Delmenhorst im Oldenburgischen die Delme, entsendet bei Hude nördlich die Zweigbahn nach Nordenhamm, überbrückt die Hunte und trifft auf den Eisenbahnknotenpunkt Oldenburg, von welchem noch die unter II. und III. zu behandelnden Linien ausstrahlen. Von Oldenburg aus benutzt sie auf etwa 1 km die Gleiseanlagen der Wilhelmshavener Bahn, führt am Zwischenahner Meer vorüber, nimmt bei Ocholt von Norden her die schmalspurige Westersteder Privatbahn auf, tritt hinter Augustfehn auf preussisches Gebiet und führt nach Leer, Station der preussischen Staatsbahnlinie Rheine-Emden. Von Leer aus bis zur Station Ihrhove steht diese in Mitbenutzung der oldenburgischen Staatsbahn; diese Linie hat scharf südliche Richtung. Von Ihrhove aus führt die oldenburgische Staatsbahn wiederum auf eigenem Planum in abermals westlicher Richtung weiter, überschreitet auf fester Brücke die Ems und findet auf der

preussisch-niederländischen Grenze hinter Station Bunde Fortsetzung in der niederländischen Staatsbahn zunächst nach Neuschanz, bis wohin sie in oldenburgischem Betrieb steht, und weiter bis zum Hafenplatz Harlingen. Das Maximum der Steigungen bezw. des Gefälls beträgt auf der Theilstrecke Bremen-Oldenburg 1 : 175, bei Oldenburg-Leer 1 : 100, bei Leer-Neuschanz 1 : 200.

a. Die von dieser Linie bei Hude abzweigende Bahn nach Nordenhamm ist 44 km lang, hat scharf nördliche Richtung, tritt bei Berne an das linke Weserufer, auf welchem sie bis zu ihrem Endpunkte verbleibt. Hinter Berne überschreitet sie die Hunte und führt später über den wichtigen Weserhafenplatz Brake. Die Maximalsteigung auf dieser Linie beträgt bei Brake 1 : 100, jedoch nur auf 90 m, während im Uebrigen nur Steigungen bis 1 : 200 herauf vorkommen.

II. Oldenburg-Wilhelmshaven (preussische Kriegshafenbahn) ist 52 km lang, hat von Oldenburg aus auf ungefähr 1 km gemeinsame Gleiseanlagen mit der Linie nach Neuschanz und führt zunächst in nordwestlicher Richtung bis an das südliche Ufer des Jadebusens bei Station Varel. Von hier aus sich der Formation der Küste anpassend, geht sie über Station Sande, entsendet hier nordwestlich die in oldenburgischem Staatsbesitz stehende Zweigbahn nach Jever und endet bei den an der inneren nordwestlichen Ecke des Jadebusens gelegenen preussischen Marineetablissements, um welche sich im Lauf der Zeit die ansehnliche Stadt Wilhelmshaven gebildet hat. Bald hinter Sande bei Mariensiel zweigt nordöstlich die Fortificationsbahn nach Rüstersiel (nördlich von Wilhelmshaven) ab, doch dient dieselbe nur militärischen Zwecken. Das Steigungsmaximum beträgt 1 : 200.

a. Die von dieser Linie bei Sande über Jever an die preussische Grenze bei Wittmund abgehende Zweigbahn ist 16 km lang, hat nordwestliche Richtung und findet auf der Grenze Fortsetzung in der preussischen Staatsbahnstrecke nach Norden und Emden (ostfriesische Küstenbahn). Die Theilstrecke Sande-Jever benutzt auf 2,₆₆ km das Bankett der Chaussee, war ursprünglich überhaupt nach den heutigen Begriffen als Secundärbahn gebaut, ist in Folge der späteren Ergänzungsbauten jetzt aber als Vollbahn zu erachten. Die Strecke Jever-preussische Grenze, aus späterer Zeit stammend, ist definitiv als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat aber durchweg eigenes Planum und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Auf der ganzen Linie Sande-Grenze kommen Steigungen über 1 : 200 nicht vor.

b. Von dieser Linie wiederum zweigt bei Jever die in Besitz einer Actiengesellschaft, aber in Staatsbetrieb stehende 18 km lange Privatbahn nordwestlich nach Carolinensiel ab. Dieselbe ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 200, benutzt auf 3,₆₆ km die öffentliche Strasse und wird gleichfalls mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

III. Oldenburg-Quakenbrück-Osnabrück ist 112 km lang und hat vorherrschend südliche Richtung. Sie überschreitet dicht bei Oldenburg und später bei Sandkrug nochmals die Hunte, entsendet bei Ahlhorn südöstlich die Zweigbahn nach Vechta und Lohne, geht über Cloppenburg, nimmt bei Essen in Oldenburg westlich die Privatbahn von Löningen auf, überschreitet die Haase und tritt kurz vor Quakenbrück auf preussisches Gebiet; bei dieser Station mündet südwestlich die preussische Staatsbahnlinie von Rheine. Die oldenburgische Bahn begleitet von Quakenbrück aus die Haase auf deren linkem Ufer, tritt bei Bramsche auf die nördlichen Ausläufer des Teutoburger Waldes und mündet

bei Eversburg 5 km vor Osnabrück in die preussische Staatsbahnlinie Rheine-Osnabrück. Das Steigungsmaximum beträgt auf der Theilstrecke Oldenburg-Quakenbrück 1 : 200 und auf Quakenbrück-Osnabrück 1 : 175. — Zu dieser Linie erscheinen als Zweigbahnen:

a. Ahlhorn-Vechta-Lohne ist 28 km lang, hat bis Vechta südöstliche und von da aus südliche Richtung. Sie ist als normalspurige Eisenbahn untergeordneter Bedeutung gebaut, hat aber durchweg eigenes Planum und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. In der Theilstrecke Vechta - Lohne kommt auf 250 m ein Steigungsmaximum von 1 : 100 vor, im Uebrigen aber wird das von 1 : 200 nicht überschritten.

b. Essen-Löningen ist Eigenthum der Gemeinde Löningen, steht aber in Staatsbetrieb. Die Linie ist 14 km lang, hat westliche Richtung und begleitet durchweg die Haase auf deren rechtem nördlichen Ufer. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat auf 500 m eine Steigung von 1 : 100, während im Uebrigen keine über 1 : 200 vorkommen, und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Die sämmtlichen Bahnen des Herzogthums Oldenburg einschliesslich der preussischen Kriegshafenbahn sind nur eingleisig.

Weiterhin bleibt noch zu bemerken, dass in Folge der überaus zahlreichen Ent- und Bewässerungscanäle ausser den bei den einzelnen Linien angegebenen Brücken über die wichtigeren Flüsse noch sehr viel kleinere Brücken erforderlich waren, so dass sich die Gesammtzahl der Brücken auf 541 Stück beläuft.

Aus den vorstehenden Abhandlungen über die einzelnen Linien ergeben sich für die unter oldenburgischer Staatsbahnverwaltung stehenden Bahnen 8 Uebergangsstationen auf die Bahngebiete fremder Verwaltungen mit 3 Anschlüssen an die preussische Eisenbahndirection Hannover: in Bremen (doppelt gegen Hamburg und gegen Hannover), in Osnabrück (doppelt gegen Löhne und gegen Brackwede) sowie in Eversburg gegen Rheine; mit 6 Anschlüssen an die preussische Eisenbahndirection Köln rechtsrheinisch: in Bremen und in Osnabrück an die Linie Venlo-Osnabrück-Bremen, in Quakenbrück gegen Rheine, in Ihrhove ebenfalls gegen Rheine, in Leer gegen Emden und auf der Grenze bei Jever gleichfalls gegen Emden, sowie ferner mit 1 Anschluss an das niederländische Bahnnetz: bei Neuschanz gegen Groningen.

Ausserdem ist noch der Anschluss in Eversburg an die der Stadt Osnabrück gehörige Güteranschlussbahn nach dem Kohlenwerk und Steinbruch Piesberg und im Innern Ocholt als Uebergangsstation auf die Westersteder Privatbahn zu erwähnen, welch Letztere allerdings auch unter der Staatsbahnverwaltung steht, aber für Rechnung der Eigenthümer betrieben wird.

Die wichtigste Durchgangslinie des oldenburgischen Bahnnetzes ist Bremen-Oldenburg-Leer-Ihrhove-Neuschanz, welche in ihrer ganzen Ausdehnung dem Verkehr zwischen dem nördlichen Deutschland und den Niederlanden und bis Leer bezw. Ihrhove ausserdem demjenigen zwischen der Provinz Hannover, Hamburg u. s. w. und den Stationen der preussischen Staatsbahnlinie Rheine-Emden dient. Bremen-Oldenburg-Jever vermittelt den Verkehr zwischen Hannover, Hamburg u. s. w. und dem nördlichen Ostfriesland. Die Osnabrücker Linie fällt, concurrenzirt durch die directe preussische Staatsbahnlinie Bremen-Osnabrück, für den Durchgangsverkehr nicht in die Wagschale.

Königlich Preussische Militäreisenbahn
(Berlin-Schiessplatz).

Die aus dem Krimfeldzuge 1853/56 und aus dem italienischen Feldzuge 1859 gesammelten Erfahrungen über die eminente Bedeutung der Eisenbahnen für die Kriegsführung hatten 1861 in Preussen seitens der Militärverwaltung besondere Organisationen betreffs Verwendung der Eisenbahnen zu Kriegszwecken entstehen lassen. Zwecks Zerstörung bezw. Wiederherstellung von Bahnen oder gegebenen Falls auch zur Neuanlage solcher für den Kriegsfall wurde die Errichtung besonderer Feldeisenbahnabtheilungen vorgesehen, und unterm 11. Mai 1866 hierzu die Verordnung „Organisation und Dienstbetrieb der bei einer Mobilmachung zu formirenden Feld-Eisenbahn-Abtheilungen im Anschluss an die Organisation des Transports grosser Truppenmassen für den Transport auf Eisenbahnen“ erlassen. Der Feldzug von 1866 liess aber erkennen, dass für die bei der Mobilmachung zu formirenden Feldeisenbahnabtheilungen in Friedenszeiten bereits ein Stamm geschaffen werden müsse, und so wurde mittelst Allerhöchster Cabinetsordre vom 10. August 1869 die Formirung eines solchen verfügt und dabei bestimmt, dass derselbe bei den Pionierbataillonen für seinen speciellen Dienst auszubilden sei. Dies erwies sich jedoch wegen des ohnehin schon sehr vielseitigen Pionierdienstes als unmöglich, weshalb man die Formation einer besonderen Eisenbahntruppe in Aussicht nahm. Aber noch ehe zur Bildung einer solchen geschritten worden war, brach der deutsch-französische Krieg aus, so dass für diesen auf die bisherige Formation der Feldeisenbahnabtheilungen zurückgegriffen werden musste. Bereits wenige Tage nach dem Friedensschluss wurde indes mit Allerhöchster Cabinetsordre vom 19. Mai 1871 die Bildung eines besonderen Eisenbahnbataillons per 1. Oktober desselben Jahres befohlen. Naturgemäss musste darauf Bedacht genommen werden, dieser Truppe ihre Specialausbildung in grösserem Massstabe zu ermöglichen, als dies auf den blossen Uebungsplätzen thunlich ist. Als nun mit Gesetz vom 8. Juli 1872 die Errichtung eines Schiessplatzes für die Artillerieprüfungscommission in der Cummersdorfer Forst bei Zossen angeordnet wurde und dessen Schienenverbindung mit Berlin militärischerseits als erforderlich erschien, war das erwünschte Feld für die Uebung der Eisenbahntruppen im praktischen Eisenbahndienst gefunden und damit zugleich der Vortheil erreicht, dass die gedachte in erster Linie für militärische Zwecke bestimmte Eisenbahn auch in Händen der Militärverwaltung zu liegen kam.

Die Ausführung der Bahn wurde mittelst Allerhöchster Cabinetsordre vom 26. Februar 1874 in der Linie Berlin-Zossen-Sperenberg-Schiessplatz definitiv befohlen, hierzu mit der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft vereinbart, dass die Strecke Berlin-Zossen auf dem Planum dieser, aber in besonderem Gleise hergestellt und der Bau der ganzen Linie bis zum Schiessplatz auf Kosten des Militärfiscus seitens der gedachten Gesellschaft unter Verwendung des Eisenbahnbataillons für die Bauarbeiten ausgeführt werde. Die speciellen Bauarbeiten für die Militärbahn begannen am 7. August 1874 und die Eröffnung der 45,61 km langen Linie erfolgte am 15. Oktober 1875. Inhaltlich des Vertrages vom 27. Januar 1874 zwischen dem Kriegsministerium und dem Handelsministerium als der damaligen für die Eisenbahnangelegenheiten zuständigen Centralbehörde Preussens wurde zunächst aber nur auf der 15,13 km langen Theilstrecke von Zossen bis zum Schiessplatz öffentlicher Verkehr eingeführt, während die 30,58 km lange Theilstrecke Berlin-Zossen mit Rücksicht auf die Berlin-Dresdener Bahn ausschliesslich militärischen Zwecken diente. Die Militärbahn musste also ihre Transporte aus dem öffentlichen Verkehr in Richtung auf Berlin in Zossen an die Berlin-Dresdener Bahn abgeben bezw. erhielt sie diejenigen in Richtung von Berlin erst in Zossen. Da nun ausserdem die Beförderungsgebühren für die Militärtransporte der Vereinfachung halber nicht liquidirt werden, so beschränkten sich die Betriebseinnahmen der Bahn auf den öffentlichen Verkehr der Theilstrecke Zossen-Schiessplatz, während als Betriebsausgaben die Betriebskosten der ganzen Linie Berlin-Schiessplatz erscheinen. Hieraus ergaben sich für die Verwaltung alljährlich buchmässige Betriebsdefizits, doch muss diesen gegenüber nochmals betont werden, dass der eigentliche Zweck der Bahn in der Verbindung des Schiessplatzes mit Berlin sowie in der Ausbildung der Eisenbahntruppen für den praktischen Eisenbahndienst besteht, und dass der öffentliche Verkehr auf der Theilstrecke Zossen-Schiessplatz nicht im finanziellen Interesse des Militärfiscus eingeführt, sondern nur im Interesse der nicht unbedeutenden Industrie der an dieser Strecke gelegenen Ortschaften zugelassen worden ist. Bei Clausdorf befinden sich grosse Ziegeleien und bei Sperenberg ein bedeutender Gipsbruch nebst zahlreichen Gipsmühlen; das dort gleichfalls aufgefundene mächtige Steinsalzlager ist noch nicht in Benutzung genommen. — In dieser Weise wurde der Betrieb bis zum 1. November 1888 gehandhabt, mit diesem Termin aber änderten sich diese Verhältnisse. Ursprünglich hatte nämlich die Berlin-Dresdener Bahn die Bewachung des Militärbahn-

gleises auf der Strecke Berlin-Zossen gegen Entschädigung mit übernommen; nachdem jene in den Betrieb der Staatsbahnverwaltung übergegangen war, wurde dieses Verhältniss für die Verwaltung der Militärbahn aber unhaltbar. Jene verlangte über die Erfordernisse des Betriebes hinaus so frühzeitig von der Ablassung jedes Extrazuges Mittheilung, dass ihre Bahnwärter bereits 24 Stunden vor der Beförderung solcher die entsprechende Instruction erhalten könnten. Die Verhältnisse der Militärverwaltung, bei welcher Alles Energie athmet und schnellste Dispositionen sowie flotteste Ausführung erfordert, liessen sich aber diesem mit dem Schein höchster Betriebssicherung bemäntelten Bureauschlendrian nicht anpassen. Die Verwaltung der Militärbahn musste deshalb aus ihren militärdienstlichen Pflichten heraus nunmehr die Bewachung auch ihrer Strecke Berlin-Zossen selbst übernehmen, hatte jetzt also die einzigen Kosten, welche ihr überhaupt bei dem Betriebe dieser Strecke erspart geblieben waren, auch zu tragen, ohne aus derselben irgend welche Einnahme zu erzielen; überdies litten die Privatinteressenten gleichfalls unter dem Betriebswechsel in Zossen, und so ist mit Einverständniss der zuständigen Eisenbahnbehörden per 1. November 1888 auch auf der Strecke Berlin-Zossen der öffentliche Verkehr eingeführt worden. Zweifellos werden sich hierdurch die Einnahmen der Militärbahn wenigstens so weit heben, dass bei den Betriebsdefizits eine beträchtliche Abnahme eintreten wird, ein finanzieller Reingewinn ist in Folge der Concurrenz der Berlin-Dresdener Bahn vorläufig freilich nicht zu erhoffen, ein solcher aber — nochmals sei es gesagt — auch gar nicht der Zweck dieser Bahn. Zuverlässig eintreten wird jedoch ein solcher, wenn das vorerwähnte Steinsalzlager bei Sperenberg in Abbau genommen werden wird.

Da von vornherein Betriebsdefizits angenommen werden mussten, die Bahnverwaltung aber selbstredend rechtzeitig in den Besitz der erforderlichen Baarmittel zur Deckung der Betriebsausgaben gesetzt werden musste, so erhielt dieselbe in den ersten fünf Betriebsjahren von 1876 bis 1880/81 einen festen Staatszuschuss von je 38 996 Mk. und in den beiden folgenden Jahren einen solchen von je 50 000 Mk. Aus diesem bestritt sie die durch die Betriebseinnahmen nicht gedeckten Betriebsausgaben und führte den Ueberschuss einem Betriebsreservefonds zu. Seit 1883/84 wird aber nicht mehr ein fixirter Staatszuschuss gezahlt, sondern die Bahnverwaltung weist ihren voraussichtlichen Geldbedarf in einem ordnungsmässig aufgestellten Etat im voraus nach, wobei gleichzeitig auf einen entsprechenden Ueberschuss für den Reservefonds Bedacht zu

nehmen ist. Dieser etatsmässig liquidirte Ueberschuss schwankte in den sechs Jahren 1883/84 bis 1888/89 zwischen 46 281 Mk. in 1888/89 und 57 396 Mk. in den beiden Jahren 1886/87 und 1887/88, wobei für den Reservefonds Ueberschüsse zwischen 11 110 Mk. in 1883/84 und 33 283 Mk. in 1885/86 verblieben. Für die beiden Jahre 1889/90 und 1890/91 ist mit Rücksicht auf die Erweiterung des öffentlichen Verkehrs der Staatszuschuss nur noch in Höhe von 36 000 Mk. liquidirt worden. Bei den vorstehenden Beträgen handelte es sich nur um die wirklichen Betriebsausgaben, während die Kosten für Erneuerung der Schienen, Weichen, Schwellen und der Betriebsmittel noch extra seitens des Kriegsministeriums bezahlt werden.

Was nun die Ergebnisse des öffentlichen Verkehrs betrifft, so bewegte sich in den Jahren 1876 bis 1887/88 der Personenverkehr der beförderten Personenzahl nach zwischen 10 402 Personen in 1884/85 und 18 607 Personen in 1886/87 und betreffs der Einnahme zwischen 4743 Mk. in 1885/86 und 8209 Mk. in 1876, der Güterverkehr aber den transportirten Mengen nach zwischen 13 196 Tonnen in 1878 und 44 452 Tonnen in 1885/86 und die Einnahme aus dem Güterverkehr zwischen 14 332 Mk. in 1878 und 30 589 Mk. in 1887/88. Die Gesammteinnahme aus dem öffentlichen Verkehr bewegte sich zwischen 21 769 Mk. in 1878 und 37 638 Mk. in 1887/88. Das Geschäftsjahr 1888/89, bei welchem also fünf Monate hindurch bereits die ganze Bahn dem öffentlichen Verkehr diente, wies einen Verkehr von 22 999 Personen und 81 522 Tonnen Frachten mit 10 580 Mk. bezw. 63 894 Mk. und eine Totaleinnahme von 76 379 Mk. auf, welcher die Betriebsausgaben mit 95 412 Mk. gegenüber standen, so dass sich nur noch ein Betriebsdefizit von 19 033 Mk. ergab, während die früheren Jahre stets solche über 30 000 Mk. bis 61 182 Mk. herauf ergeben hatten. Der gesammte Staatszuschuss für den Betrieb hat bis einschliesslich 1888/89: 619 938 Mk. betragen, woraus jedoch ult. März 1889 ein Bestand des Reservefonds von 59 044 Mk. verblieben ist. Das Anlagecapital, welches sich ursprünglich auf 2 754 282 Mk. belief, hat sich bis ult. 1888/89 auf 3 669 002 Mk. erhöht, was sich daraus erklärt, dass die ursprünglich durchweg in Anwendung gekommenen hölzernen Schwellen bei 41 km in eiserne ausgewechselt worden, sowie dass die Betriebsmittel von 3 Locomotiven, 6 Personen- und 23 Lastwagen auf 6 Locomotiven, 8 Personen- und 33 Lastwagen vermehrt worden sind. Die kilometrische Belastung stellt sich somit gegenwärtig auf 80 443 Mk.

Organisation. Die Militäreisenbahn ist Eigenthum des Militärfiscus und wird durch die aus Offizieren der Eisenbahntruppen bestehende „Königliche

Direction der Militäreisenbahn" verwaltet, welche ihren Sitz in Berlin hat. Während nach dem ersten Organisationsstatut vom 21. August 1875 die Direction aus dem Commandeur des damaligen Eisenbahnbataillons als Vorsitzendem sowie aus einem Hauptmann als Betriebschef und aus zwei Lieutenants als Bureauvorstand bezw. als Maschinenvorstand zusammengesetzt war, trat, nachdem die Eisenbahntruppen zu einem Eisenbahnregiment vermehrt worden waren, laut Organisationsstatut vom 8. Februar 1876 als vorsitzender Director der Regimentscommandeur und als ältestes Mitglied an Stelle des Hauptmanns ein Stabsoffizier in die Direction ein. Neuerdings ist, wie bekannt, das bisherige Eisenbahnregiment in Stärke von 4 Bataillonen zu einer Eisenbahnbrigade mit 2 Regimentern von je 2 Bataillonen formirt und hierbei an Stelle des früheren Organisationsstatuts mit Gültigkeit vom 1. April 1890 eine „Dienstordnung für den Betrieb und die Verwaltung der königlichen Militäreisenbahn" erlassen worden. Inhaltlich derselben sind Aenderungen in der Zusammensetzung der Direction nicht eingetreten und nur besonders bestimmt worden, dass die Stelle des vorsitzenden Directors durch den jeweiligen Commandeur des Eisenbahnregiments Nr. 2 und diejenige des ersten Directionsmitgliedes durch den jeweiligen etatsmässigen Stabsoffizier desselben Regiments zu bekleiden sei, sowie dass die Direction dem Commandeur der Eisenbahnbrigade unmittelbar unterstehe. Die Ausführung des Betriebes, die bauliche Unterhaltung und ökonomische Verwaltung der Bahn liegt einer besonderen „Betriebsabtheilung der Militäreisenbahn" ob, innerhalb deren wieder die „Betriebscompagnie" den eigentlichen Betriebs-, Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst versieht, und deren Chef als Betriebsinspector fungirt.

Die Ressortverhältnisse der Militärbahn sind sehr mannigfaltige. Ihrem Eigenthumsverhältniss und ihrem Hauptzweck entsprechend, ressortirt sie vom Kriegsministerium und vom Grossen Generalstab. In Bezug auf die Betriebsführung ist sie ferner an die für den Betrieb von Eisenbahnen in Preussen bestehenden Gesetze und Vorschriften und an die Anordnungen der zuständigen Eisenbahn-Aufsichtsbehörden (Ministerium der öffentlichen Arbeiten und Eisenbahncommissariat in Berlin) gebunden, insbesondere soweit sie die Sicherung des Betriebes bezwecken. Wie bei allen preussischen Staatsbehörden ist acuh bei der Militärbahn 1879 das Etatsjahr als Geschäftsjahr eingeführt worden.

Geographie. Die Bahn ist 46 km lang und hat vorherrschend südliche Richtung. Sie beginnt auf eigenem, dem „Militärbahnhof" in Schöneberg bei Berlin, ist an die Berliner Ringbahn, nicht aber an die Stadtbahn angeschlossen. Nach kurzer Strecke auf eigenem Planum erreicht sie den Bahnkörper der nunmehrigen Berlin-Dresdener Staatsbahn und benutzt diesen mit eigener eingleisiger Anlage bis Station Zossen. Von hier aus hat sie bei nun südwestlicher Richtung wieder eigenes Planum mit gleichfalls einem Gleise bis zu ihrem Endpunkte am Artillerieschiessplatz in der Cummersdorfer Forst. Von der Station Schiessplatz führt ein 1,73 km langes Anschlussgleis in die Batterien selbst behufs Transports der Geschütze. Nennenswerthe Terrainschwierigkeiten hat die Bahn nicht zu überwinden, und auch die Steigungsverhältnisse sind trotz Ueberführung über die Berlin-Anhalter Eisenbahn sehr günstige, indem das Maximum 1 : 200 beträgt.

Königlich Preussische Staatseisenbahnen.

Geschichte. Nachdem die königlich preussische Staatsregierung dem Eisenbahnwesen gegenüber vorher eine mehr abwartende Stellung eingenommen und ihre Thätigkeit auf allgemein gesetzliche Regelung desselben, sowie auf Betheiligung am Anlagecapital und auf Uebernahme von Zinsgarantien bei mehreren Privatbahnunternehmungen beschränkt, hierzu aber bereits einen Eisenbahnfonds gegründet hatte, trat sie 1847 selbst als Eisenbahnunternehmer auf. Die mit diesem Zeitpunkt beginnende Geschichte der preussischen Staatsbahnen markirt sich durch das weltgeschichtliche Jahr 1866 und dann durch die 1878 erfolgte Berufung des Ressortministers v. Maybach in drei Perioden: Die erste bis 1866 sieht nur solche Linien als Staatsbahnen entstehen, für die sich das Privatcapital nicht bereit zeigte bezw. die es aus finanziellen Bedrängnissen seinerseits aufgeben musste, deren Herstellung aber das Staatsinteresse erforderte. In diese Periode fällt auch bereits die käufliche Erwerbung von zwei Privatbahnen, der Münster-Hammer und der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn Berlin-Frankfurt a. O.-Breslau. Das Jahr 1866 brachte durch die politischen Erwerbungen Preussens auch den Staatsbahnen einen derartigen Zuwachs, dass sie innerhalb des vaterländischen Bahnnetzes durch ihre Ausdehnung und Bedeutung nun mehr in den Vordergrund traten. Innerhalb der mit diesem Jahr beginnenden zweiten Periode wird das Staatsbahnnetz im Innern unter Anlehnung an die bereits vorhandenen Linien nicht allein weiter ausgebaut, sondern auch die Verbindung der bis dahin voneinander getrennt liegenden östlichen und westlichen Staatsbahnlinien durch das Project Berlin-Wetzlar angebahnt. An Eisenbahnverstaatlichungen erfolgt in dieser Periode nur die der räumlich unbedeutenden Taunusbahn Frankfurt a. M.-Wiesbaden. Besonders ist auch noch der Bau der getrennt von dem preussischen Bahnnetz und fast ganz innerhalb des Grossherzogthums Oldenburg gelegenen Bahn von der Stadt Oldenburg nach dem Kriegshafen Wilhelmshaven sowie der der Militärbahn von Berlin über Zossen nach dem Artillerieschiessplatz bei Sperenberg zu erwähnen. Diese beiden Linien sind dem Eigenthumsverhältniss nach ebenfalls preussische Staatsbahnen, gehören aber nicht zur preussischen Staatsbahnverwaltung. In der dritten 1878 mit Berufung des Ressortministers v. Maybach beginnenden Periode gelangt das Staatsbahnprincip durch die Verstaatlichung fast aller bedeutenderen Privatbahnen zur unumschränkten Souveränität, und ausserdem kennzeichnet sich diese durch Einführung des Secundärbahnsystems.

Speciell ist die Geschichte der preussischen Staatsbahnen auf den 28. November 1847 zurückzuführen, unter welchem Tage der Bau einer Bahn von der Grenze der bayerischen Pfalz bei Wellesweiler über Neunkirchen und St. Johann-Saarbrücken bis zur damaligen französischen Grenze gegen Forbach nebst Verbindungsgleisen nach den Steinkohlengruben bei Neunkirchen und Saarbrücken befohlen wurde, zunächst unter Verwendung disponibler Gelder aus dem Eisenbahnfonds.

In der bayerischen Rheinpfalz war die Bahn von Ludwigshafen bis zur preussischen Grenze (seitens der Pfälzischen Ludwigsbahn-Gesellschaft) bereits im Bau, und seitens Frankreichs eine solche von der Grenze bei Forbach über Metz bis Paris projectirt, so dass die preussische Linie eine directe Verbindung zwischen Deutschland und Frankreich und zwar die erste solche herstellte. Des Weiteren schuf dieselbe den reichen fiscalischen Kohlengruben zeitgemässe Abfuhrwege und ermöglichte so deren bessere Ausnutzung. In Erkenntniss der Wichtigkeit solcher Bahn hatte sich bereits früher ein Comite zwecks Herstellung derselben gebildet, mit der Regierung sich über die Concessionsbedingungen aber nicht einigen können.

Dieser ersten, im äussersten Südwesten der Monarchie gelegenen Staatsbahn folgte als zweite die den Nordosten des Landes durchschneidende, unter dem Namen „Preussische Ostbahn“ bekannte Linie.

Schon 1842 hatte die Regierung die Nothwendigkeit einer Bahn von der Oder nach Osten bis zur russischen Grenze betont, einerseits um diese entlegenen Gegenden dem Herzen des Landes näher zu bringen, für deren reiche land- und forstwirthschaftliche Producte Absatzwege zu schaffen und andererseits aus strategischen Rücksichten. Indes rührte sich das Privatcapital zur Ausführung dieses Projectes nicht, und so beschloss die Regierung die zur Erreichung jener Ziele erforderlichen Linien auf Staatskosten auszuführen. Die vorbereitenden Arbeiten zu den Weichselbrücken bei Dirschau und Marienburg hatte sie bereits im Herbst 1845 mit disponiblen Geldern begonnen, trat aber, da diese selbstredend zu dem bedeutenden Unternehmen bei Weitem nicht ausreichen konnten, behufs Erlangung der erforderlichen Mittel auf dem Wege der Staatsanleihe 1847 vor den ersten vereinigten Landtag der Monarchie mit dem Plan, zunächst von Königsberg und Danzig bis an die in der Ausführung begriffene Posen-Stargarder Bahn zu bauen, wodurch — da weiterhin Stargard-Stettin-Berlin bereits im Betriebe — die Verbindung der Provinz Preussen mit Berlin hergestellt werden

würde. Der Landtag hielt sich aber zur Bewilligung der geforderten Anleihe nicht für competent, und so wurde in Anbetracht der inneren politischen Verhältnisse, soweit es zur Beschäftigung erwerbloser Arbeiter erforderlich, mittelst Allerhöchsten Erlasses vom 14. Juni 1848 der Bauangriff zunächst für die Strecke von der Posen-Stargarder Bahn unweit der Station Driesen bis nach Bromberg und Dirschau, und unterm 4. Mai 1849 auch für die Strecke Dirschau-Danzig, aus disponiblen Geldern des Eisenbahnfonds befohlen.

Die dritte Staatsbahn, die unter gleichen Verhältnissen mit disponiblen Geldern des Eisenbahnfonds begonnen wurde, war Lippstadt-Hamm in Westfalen, deren Bauangriff unterm 2. Februar 1849 befohlen ward. Dieselbe bildete das noch fehlende Glied zwischen der bereits im Betriebe befindlichen Privatbahn Münster-Hamm und der gleichfalls seitens Privater im Bau begonnenen Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn Lippstadt-Paderborn-Warburg-Grenze gegen Kurhessen. Von da ab ist der ausserordentliche Bedarf für die Staatsbahnen, wobei es sich ja stets um Millionen handelte, im Grossen und Ganzen durch Staatsanleihen gedeckt, und nur hier und da sind kleinere Summen theils aus den Preussen zugeflossenen Kriegskostenentschädigungen, theils aus disponiblen Fonds der Staatskasse bestritten worden.

Die erste Anleihe wurde mit Bewilligung des Landtages von 1849 zur Vollendung der drei genannten Staatsbahnlinien aufgenommen, bei Ausdehnung der Ostbahn bis Königsberg und unter Erwerb und Fertigstellung der finanziell gefährdeten Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn Lippstadt-hessische Grenze, welche laut Gesetz vom 7. Dezember 1849 in das Eigenthum des Staates überging (cfr. Seite 373).

Der staatsseitige Eisenbahnbetrieb begann aber noch vor Eröffnung dieser Bahnen, am 1. Januar 1850, unter welchem Tage der Staat die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn Berlin-Breslau für Rechnung der betreffenden Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb nahm.

Von den drei oben genannten, seitens des Staats gebauten Bahnen gelangte als erste preussische Staatsbahnlinie die Theilstrecke der Saarbrücker Bahn von der preussisch-pfälzischen Grenze bei Wellesweiler (Bexbach) bis Neunkirchen am 15. September 1850, die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung von 32 km aber am 1. Dezember 1852 zur Eröffnung, doch besorgte auf der zuerst eröffneten Theilstrecke bis zur Fertigstellung der ganzen Bahn die auf der Grenze anschliessende Pfälzische Ludwigsbahngesellschaft den Betrieb. Von der westfälischen Bahn Hamm-Warburg-Grenze gegen Kur-

hessen wurde die erste Theilstrecke Hamm-Paderborn am 1. Oktober 1850 dem Verkehr übergeben und von Anfang an auch staatsseitig betrieben. Die ganze 135 km lange westfälische Bahn ward bis zum 21. Juli 1853 fertiggestellt, hiervon die Theilstrecke Warburg-kurhessische Grenze aber an die Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (spätere Hessische Nordbahn) in Betrieb gegeben.

Von der Ostbahn war die erste Theilstrecke Kreuz-Schneidemühl-Bromberg unterm 26. Juli 1851, Bromberg-Danzig 1852 und Marienburg-Königsberg 1853 eröffnet worden, eine durchgehende Verbindung der 467 km langen Bahn von Kreuz bis Königsberg wurde aber erst durch Fertigstellung der Weichselbrücke bei Dirschau und der Nogatbrücke bei Marienburg am 12. Oktober 1857 erreicht. Für jede der drei genannten Bahnen wurde eine besondere königliche Direction in Saarbrücken, Paderborn bezw. Bromberg eingesetzt.

Das nächste Staatsbahnunternehmen betraf die Herstellung einer die Bahnhöfe Berlins untereinander verbindenden Bahn, deren Bau aus disponiblen Geldern des Eisenbahnfonds unterm 12. Mai 1851 befohlen und die 11 km lang noch in demselben Jahre eröffnet wurde. Dieselbe diente nur dem Güterverkehr. Die damals von Berlin ausgehenden Bahnen — Berlin-Potsdam-Magdeburg, Berlin-Anhalt, Niederschlesisch-Märkische, Berlin-Stettin und Berlin-Hamburg — waren zwar sämmtlich Privatbahnen, doch hatte der Staat, wie wir schon gesehen, die Niederschlesisch-Märkische Bahn seit Anfang 1850 in Verwaltung und Betrieb und wurde hierdurch zur Erbauung der gedachten Verbindungsbahn veranlasst.

Laut Gesetz vom 31. März 1852 und mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres erwarb er dann die Niederschlesisch-Märkische Bahn Berlin-Frankfurt-Breslau nebst Zweig Kohlfurt-Görlitz (cfr. Seite 432 u. ff.), zusammen rund 386 km, käuflich zu Eigenthum gegen eine feste Rente von 4 % an die St.-Actien im Betrage von 30 000 000 Mk. und deren allmähliche Amortisirung, sowie gegen Uebernahme der Anleihen im Gesammtbetrage von ursprünglich 32 925 000 Mk. Für diese Bahn wurde ebenfalls eine besondere königliche Direction in Berlin errichtet und derselben die Berliner Verbindungsbahn mit unterstellt. — So besass nun der preussische Staat vier räumlich weit voneinander getrennte Bahnnetze, deren weiterer Ausbau in sich die Aufgabe der nächsten Jahre war.

Zunächst wurde im Bereich der westfälischen Bahn 1853 der Bau von Münster-Rheine-hannöversche Grenze 39 km lang und von Rheine nach Osnabrück 47 km lang unternommen, bei gleichzeitigem Weiterbau seitens des Königreichs Hannover einerseits von

der Grenze bei Rheine nach Emden und andererseits von Osnabrück nach Löhne, Station an der Köln-Mindener Bahn. Die Eröffnung beider Linien erfolgte 1856, doch nahm Preussen nur die Theilstrecke Münster-Rheine in Betrieb, während nach dem 1852 abgeschlossenen Vertrage die Strecke von Osnabrück über Rheine bis zur hannöverschen Grenze bei Salzbergen in Richtung auf Emden an die hannöversche Staatsbahn zu Verwaltung und Betrieb überlassen wurde. Die zwischen der neuen Strecke Münster-Rheine und der Linie Hamm-Warburg liegende Bahn Münster-Hamm war, wie bereits oben gesagt, im Besitz einer Privatgesellschaft. Zur Durchführung eines einheitlichen Betriebes erwarb der Staat diese 35 km lange Bahn (cfr. Seite 426) laut Gesetz vom 30. April 1855 gegen eine feste Rente von 4 % an die St.-Actien im Betrage von 3 900 000 Mk. und deren Amortisation sowie Uebernahme der Anleihen mit ursprünglich 600 000 Mk. als Selbstschuldner. Hierbei wurde die königliche Direction von Paderborn nach Münster verlegt.

Inzwischen hatte der Staat 1849 die Vollendung des Baues, sowie Verwaltung und Betrieb der Aachen-Düsseldorfer und der Ruhrort-Crefeld - Kreis Gladbacher, 1850 Verwaltung und Betrieb der Bergisch-Märkischen, 1853 Vollendung des Baues, Verwaltung und Betrieb der Köln-Crefelder und 1854 Verwaltung und Betrieb der Prinz-Wilhelms-Privatbahn Steele-Vohwinkel à conto der betreffenden Gesellschaften übernommen, und für die Bergisch-Märkische und Prinz-Wilhelmsbahn eine königliche Direction in Elberfeld, für die anderen drei eine solche in Aachen eingesetzt. In gleicher Weise übernahm er 1856 Bauausführung, Verwaltung und Betrieb der Rhein-Nahe-Privatbahn. Die für diese besonders eingesetzte königliche Direction in Kreuznach wurde bereits 1859 wieder aufgelöst und die Bahn derjenigen in Saarbrücken mit unterstellt.

In seinen östlichen Provinzen hatte der Staat 1851 die Stargard-Posener Privatbahn auf Grund seiner Zinsgarantie à conto der Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb genommen und dieselbe zunächst der königlichen Direction in Bromberg zugetheilt. Ausserdem nahm er hier 1857 die Oberschlesische und die Wilhelmsbahn (Cosel-Oderberg) gleichfalls für Rechnung der betreffenden Gesellschaften in Verwaltung und Betrieb unter Errichtung je einer königlichen Direction in Breslau bezw. Ratibor, und hierbei wurde die Stargard-Posener Bahn der in Breslau mit unterstellt.

Uns nun wieder der eigenen Bauthätigkeit des Staates zuwendend, ist vor Allem die Verlängerung der Ostbahn nach Westen und Osten zu verzeichnen. Dieselbe führte bisher von Königsberg nach Kreuz an der Stargard-Posener Bahn; die Verbindung von

45*

hier nach Berlin geschah über Stettin, lag also in der Hand von Privatgesellschaften. Um diesen grossen Umweg abzuschneiden und den bereits stark entwickelten Verkehr der Ostbahn ganz für sich zu gewinnen, sowie die politisch-strategisch wichtige Linie in eigener Hand zu haben, baute der Staat laut Gesetz von 1856 von Kreuz über Küstrin nach Frankfurt a. O., wo sie nun an die bereits in das Eigenthum des Staates übergegangene Niederschlesisch-Märkische Bahn anschloss; diese 135 km lange Strecke wurde 1857 eröffnet. In der Richtung nach Osten erfolgte eine zweifache Ausdehnung der preussischen Ostbahn, zunächst auf Grund des Gesetzes von 1858 der Weiterbau von Königsberg über Insterburg bis an die russische Grenze zwischen Eydtkuhnen und Wirballen in Richtung auf Petersburg und auf Grund des Gesetzes von 1859 die Herstellung einer Zweigbahn von Bromberg über Thorn bis an die russisch-polnische Grenze zwischen Ottlotschin und Alexandrowo in Richtung auf Warschau. Hierdurch wurden also gleichzeitig zwei Schienenverbindungen mit Russland gewonnen und diese Linien 153 bezw. 63 km lang 1860 bezw. 1862 dem Verkehr übergeben. Die russischen Anschlussstrecken wurden 1862 eröffnet, von denen die Petersburger Linie die russische breitere Spurweite von 1,524 Meter die Warschauer aber die deutsche Spurweite hat.

Gleichzeitig wurde laut Gesetz von 1856 im Gebiet der Saarbrücker Eisenbahn von Saarbrücken nach Trier mit Zweig an die Grenze des Grossherzogthums Luxemburg bei Wasserbillig gebaut und diese 93 km lange Linie 1858/61 eröffnet. Dieselbe ist durch ihren Zweig nach Wasserbillig Mittelglied für den Verkehr vom Oberrhein nach Antwerpen und Ostende, und war auch strategisch wichtig als Parallelbahn zur damaligen französischen Grenze.

Im Gebiet der westfälischen Eisenbahn endlich erfolgte laut Gesetz von 1861 die Herstellung einer Linie von Altenbeken (Station der alten Strecke) an die braunschweigische Grenze gegen Holzminden, als letztes Stück der südlicheren Concurrenzroute für den Berlin-Kölner Verkehr und die Eröffnung dieser 48 km langen Linie 1864/65.

Ausserdem wurde noch laut Gesetz von 1863 abgesondert von den anderen Staatsbahnlinien eine Bahn von Erfurt nach dem fiscalischen Steinsalzbergwerk Ilversgehofen gebaut und 5 km lang 1864 eröffnet. Der Bau ist durch die Thüringische Eisenbahngesellschaft auf Staatskosten ausgeführt, welche auch von Eröffnung an den Betrieb dieser Linie übernahm.

Somit hatten die preussischen Staatsbahnen bis zu dem entscheidungsreichen Jahre 1866 eine Eigenthumslänge von 1649 km

völlig fertig gestellter Linien erreicht, ausschliesslich der einzelnen bereits im Betrieb stehenden Theilstrecken der erst 1867 in ihrer ganzen Ausdehnung vollendeten schlesischen Gebirgsbahn und der Anschlussgleise nach den Kohlenschächten im Saarbrücker Revier. Das verwendete Anlagecapital stellte sich am Schluss dieser ersten Periode auf 327 224 700 Mk., mithin für 1 km auf 198 430 Mk., wobei die aus den Betriebsüberschüssen verwendeten Summen nicht mit einbegriffen sind.

Durch den Friedensschluss von 1866 fielen an Preussen die Staatsbahnen der erworbenen Länder und zwar:

Des Königreichs Hannover: in den Linien von Hannover bis zur hannöverschen Grenze gegen Braunschweig; von Hildesheim bis Harburg; von Hannover bis zur hannöverschen Grenze gegen die kurhessische Enclave Rinteln (Grafschaft Schaumburg); von Wunstorf bis Bremen; von Hannover über Nordstemmen bis Cassel mit Zweig nach Hildesheim; von der preussischen Grenze bei Rheine bis Emden; von Löhne bis Osnabrück; von Bremen bis Geestemünde mit Zweig nach Vegesack; von Lüneburg bis Hohnstorf mit Elbtraject; von Vienenburg bis Goslar, mit zusammen 801 km Eigenthumslänge (cfr. Seite 346 u. ff.).

Hiervon waren jedoch die Strecken Wunstorf-Bremen und Bremen-Geestemünde mit Zweig nach Vegesack auf gemeinschaftliche Kosten je zur Hälfte von Hannover und der freien Stadt Bremen gebaut, so dass Preussen von diesen beiden Linien nur die hannöversche ideelle Hälfte erhielt.

Von den obigen Eigenthumslinien stand die 13 km lange Strecke Vienenburg-Goslar im Betrieb der braunschweigischen Staatsbahnen, während andererseits die hannöversche Staatsbahnverwaltung folgende ihr nicht zu Eigenthum gehörende Strecken in Pacht und Betrieb hatte: Von der Linie Hannover-Minden den 10 km langen Theil in der kurhessischen Enclave Grafschaft Schaumburg (Rinteln), Eigenthum des Kurfürstenthums Hessen; den 24 km langen Theil im Fürstenthum Schaumburg-Lippe, Eigenthum des regierenden fürstlichen Hauses; den 4 km langen Theil von der preussisch-lippischen Grenze bis Minden, Eigenthum der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft; ferner die 4 km lange, der freien Stadt Bremen gehörige Strecke Geestemünde-Bremerhaven, welche nur dem Güterverkehr dient; die dem preussischen Staat gehörigen Strecken Osnabrück-Rheine und Rheine-bisherige preussisch-hannöversche Grenze in der Linie Rheine-Emden, zusammen 52 km lang; sowie die 2 km lange der Stadt Osnabrück gehörige Industriebahn von der Station Eversburg bei Osnabrück nach dem Steinkohlen-

werk und Steinbruch am Piesberge, welch Letztere jedoch dem öffentlichen Verkehr nicht dient.

Ferner hatte die hannöversche Staatsbahnverwaltung zur Erzielung des durchgehenden Betriebes von Minden über Löhne, Osnabrück und Rheine nach Emden die der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft gehörige 21 km lange Strecke Minden-Löhne in Mitbenutzung gehabt. Diese Pacht- und Mitbenutzungsverhältnisse blieben vorläufig unverändert bestehen, bis in den achtziger Jahren die hier in Rede stehenden Strecken mit Ausnahme der Osnabrücker Industriebahn käuflich in das Eigenthum Preussens übergegangen sind.

Ausserdem waren von der hannöverschen Staatsbahnverwaltung die Strecken Göttingen-Arenshausen und Northeim-braunschweigische Grenze bei Nüxei hinter Herzberg a. H. in Bauangriff genommen, doch sind Beide erst unter preussischer Staatsbahnverwaltung fertig gestellt worden.

Das hannöverscherseits verwandte Anlagecapital belief sich auf 133 852 320 Mk.

Des Kurfürstenthums Hessen-Cassel: Antheile an der Main-Weserbahn und an der Strecke Hannover-Minden mit zusammen 138 km; von der Bebra-Hanauer Bahn war erst die Theilstrecke Bebra-Hersfeld mit 13 km in Betrieb, die ganze Linie aber bereits in Bauangriff genommen (cfr. Seite 62).

Das Anlagecapital sämmtlicher kurhessischen Staatsbahnstrecken betrug 39 721 962 Mk.

Des Herzogthums Nassau: die Strecke Wiesbaden-Rüdesheim-Oberlahnstein-Wetzlar mit Verbindungscurve an die Taunusbahn 189 km lang, mit Antheil an dem Rheintraject Rüdesheim-Bingerbrück; das Anlagecapital bezifferte sich auf 54 524 757 Mk. (cfr. Seite 428).

Der freien Stadt Frankfurt a. M.: Antheile an der Main-Weser-, an der Main-Neckar- und an der Frankfurt-Offenbacher Bahn, doch keine im eigenen Betrieb von Frankfurt a. M. stehend, zusammen 10 km lang, zu deren Erbauung 15 308 000 Mk. verausgabt worden waren.

Endgültig sind die Eisenbahnangelegenheiten von Frankfurt a. M. erst mit Rezess vom 26. Februar 1869 geregelt und hierbei ist die ausser den vorgenannten Bahnantheilen im Besitz des Staatswesens Frankfurt befindlich gewesene Frankfurter Verbindungsbahn der nunmehrigen Stadtgemeinde Frankfurt a. M. zugesprochen worden (cfr. Seite 48).

Ausserdem erhielt Preussen auf Grund des Friedensvertrages mit dem Königreich Sachsen vom 21. Oktober 1866 die auf preussischem Gebiet gelegene 15 km lange Theilstrecke der „Sächsisch-Schlesischen Bahn" Dresden-Görlitz von Görlitz über Reichenbach bis zur preussisch-sächsischen Landesgrenze gegen Vergütung von 3 000 000 Mk. unter Anrechnung auf die Kriegskostenentschädigung zu Eigenthum, doch ist dieselbe im Betrieb der sächsischen Staatsbahnverwaltung verblieben (cfr. Seite 145).

Im Ganzen erhielten die preussischen Staatsbahnen durch die politischen Veränderungen des Jahres 1866 einen Zuwachs von 1166 km Eigenthumslänge in Betrieb stehender Linien.

Für die „Hannöverschen Bahnen" wurde eine besondere königliche Direction in Hannover und für die „Nassauischen Bahnen" eine solche in Wiesbaden errichtet, von jenen aber 1868 die Strecke Rheine-Emden der königlichen Direction in Münster unterstellt. Für die im Bau befindliche Bebra-Hanauer Bahn wurde eine besondere königliche Direction in Cassel errichtet und dieser auch die Hessische Nordbahn, welche der preussische Staat 1867 à conto der Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb nahm, zugetheilt, bis sie 1868, von der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft angekauft, unter die königliche Direction in Elberfeld kam.

Inzwischen war bereits mit Gesetz von 1862 die Durchführung der Ostbahn von Küstrin direct bis Berlin, 83 km lang, und im Gebiet der Niederschlesisch-Märkischen Bahn der Bau der unter dem Namen „Schlesische Gebirgsbahn" bekannten Linie Kohlfurt-Lauban-Ruhbank-Dittersbach-Waldenburg mit Zweig von Lauban nach Görlitz, 151 km lang, befohlen worden, durch welch Letztere die Staatseisenbahnen in dem niederschlesischen Kohlenrevier Fuss fassten, und weiterhin mit Gesetz von 1865 die 7 km lange Hafenbahn Danzig-Neufahrwasser, sowie der Bau einer Bahn von Oldenburg nach dem neu anzulegenden Kriegshafen bei Heppens (Wilhelmshaven) am Jadebusen, 52 km lang, angeordnet. Diese Strecken wurden in ihrer ganzen Ausdehnung aber alle erst 1867 dem Betriebe übergeben, weshalb wir sie in Rücksicht auf den von uns mit 1866 gebildeten Abschnitt nicht wie die anderen Strecken bereits nach dem Baugesetz, sondern erst nach ihrer Eröffnung aufgeführt haben.

Der geographischen Lage wegen wurde die Bahn Oldenburg-Wilhelmshaven der grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahn in Verwaltung und Betrieb gegeben, wobei Preussen für Beschaffung von Betriebsmitteln 1 174 800 Mk. und zur Vergrösserung des

Bahnhofs in Oldenburg 750 000 Mk. an die grossherzogliche Regierung zahlte. Die näheren Angaben über den Betriebsüberlassungsvertrag sind im Artikel über die oldenburgischen Staatsbahnen auf Seite 687 enthalten.

Von den 1866 an Preussen gefallenen hannöverschen Staatsbahnen waren, wie schon erwähnt, die Strecken Göttingen-Arenshausen und Northeim-braunschweigische Grenze hinter Herzberg (Nüxei) sowie von der kurfürstlich hessischen Staatsbahnlinie Bebra-Hanau die Strecke Hersfeld-Hanau bei Uebernahme noch im Bau befindlich. Hiervon wurde Göttingen-Arenshausen 20 km lang 1867, Northeim-Grenze 44 km lang 1869 und Hersfeld-Hanau 131 km lang 1866/68 eröffnet.

Im Bereich dieser Bahnen baute Preussen auf Grund des Gesetzes von 1868 folgende Linien: eine Zweigbahn von Herzberg nördlich bis an die braunschweigische Grenze hinter Osterode, 16,3 km lang, bei gleichzeitigem Weiterbau seitens der „Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft“ bis Seesen als Abkürzungslinie für den Leipzig-Bremer Verkehr; dieselbe wurde 1870 eröffnet, aber der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft in Betrieb gegeben; ferner als Zweigbahn zur Bebra-Hanauer Bahn von Elm südlich bis zur bayerischen Grenze gegen Gemünden, 24,3 km lang, zur Abkürzung für den Verkehr von Bremen und Hamburg nach Bayern; dieselbe ist 1872 eröffnet, der Betrieb seitens Preussens jedoch bis Gemünden übernommen.

Zu den nassauischen Staatsbahnen baute der Staat auf Grund desselben Gesetzes eine 8 km lange Zweigbahn von Limburg nördlich nach Hadamar behufs Abfuhr der Braunkohlen des Westerwaldes, und von Diez aus südlich eine 11 km lange Zweigbahn nach Zollhaus zur Erschliessung des Ahrthaler Eisensteinreviers; Beide sind 1870 eröffnet.

Im Gebiet der alten preussischen Staatsbahnen wurde mit Gesetz von 1867 auf Kosten der königlichen Bergwerkverwaltung und der Stadtgemeinde Berlin als gemeinschaftlicher Besitzer der Kalksteinbrüche bei Rüdersdorf zur besseren Ausnutzung dieser der Bau einer Zweigbahn von dort nach Station Fredersdorf der Ostbahnstrecke Berlin-Küstrin genehmigt und diese 5 km lang 1872 eröffnet, sowie ferner bei gleichzeitiger Niederlegung der alten Berliner Verbindungsbahn der einer neuen äusseren Ringbahn angeordnet, wovon die Strecke Moabit-Schöneberg 1872, die ganze kreisförmig geschlossene Bahn aber, mit den Anschlüssen nach den Berliner Bahnhöfen 43,51 km lang erst 1877 eröffnet wurde, und endlich im Saarbrücker Kohlenrevier die Bahn von Saarbrücken bis

an die damals französische Grenze gegen Saargemünd zur Ausführung befohlen und diese 17 km lang 1870 eröffnet. Hier übernahm die Staatsbahnverwaltung 1869 auch noch den Betrieb auf der bei der Canalisirung der Saar 1866 hergestellten 2 km langen Hafenbahn von Saarbrücken nach Malstatt.

Das nächste Gesetz von 1868 ordnete die Verlängerung der „Schlesischen Gebirgsbahn“ von Waldenburg nach Altwasser zum Anschluss an die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn an, 5 km lang, 1868 eröffnet, ferner zur Verbindung jener mit dem österreichischen Bahnnetz den Bau einer Zweigbahn von Ruhbank an die Grenze hinter Liebau, 18 km lang, 1869 eröffnet, sowie im Gebiet der Ostbahn den Bau der Strecke Thorn-Insterburg mit fester Weichselbrücke bei Thorn zur Erschliessung dieses östlichsten Landstriches der Provinz Ostpreussen sowie aus strategischen Rücksichten als Parallelbahn zur russischen Grenze, 302 km lang 1873 eröffnet, und endlich zur Abschneidung des Winkels bei Bromberg den Bau der Strecke Schneidemühl-Dirschau, 183 km lang 1873 eröffnet. Durch die nach und nach ausgeführten Abkürzungsbauten der Ostbahn ist die Entfernung Königsberg-Berlin von 694 km in 1853 auf 589 km in 1873 reduzirt.

1871 wurde laut Vertrag vom 12. Juni 1868 der 2 km lange Antheil des Grossherzogthums Hessen an der Frankfurt-Offenbacher Bahn (cfr. Seite 317) seitens Preussens für 568677 Mk. käuflich erworben, so dass diese, nachdem der Frankfurter Theil bereits 1866 an Preussen gekommen war, nunmehr ganz dem preussischen Staat gehört. Hierbei wurde gleichzeitig der Bau einer Verbindungscurve von dieser an die Main - Neckarbahn und die Verlängerung von Offenbach bis Hanau bezw. erforderlichen Falls der Bau einer neuen Strecke Frankfurt a. M.-Offenbach-Hanau angeordnet. Es ist in Wirklichkeit auch eine solche ausgeführt und 21 km lang 1873, die oben erwähnte 3 km lange Verbindungscurve aber 1876 eröffnet worden. Die alte Strecke Sachsenhausen-Offenbach dient seitdem nur dem Lokalverkehr. Diese Linien wurden 1874 der königlichen Direction der Bebra-Hanauer Bahn unterstellt, welche hierbei von Cassel nach Frankfurt a. M. verlegt wurde und die Benennung „Königliche Direction der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn“ erhielt.

Von nun an bringt fast jedes Jahr Gesetze über Staatsbahnbauten bezw. später über Verstaatlichungen von Privatbahnen, weshalb wir hinfort die Erweiterung des Staatsbahnnetzes in chronologischer Reihenfolge behandeln werden, wenn hierdurch auch geographisch Kreuz- und Querzüge entstehen.

1872

wurde mit Gesetz vom 25. März der Bau folgender Linien angeordnet:

Tilsit-Memel, um auch den dortigen Hafen der reichen Getreideausfuhr aus Russland dienstbar zu machen, 94 km lang, 1875 eröffnet, im Gebiet der Ostbahn gelegen, mit deren Linien aber nur durch die Privatbahn Tilsit-Insterburg verbunden.

Arnsdorf-Gassen zur Abkürzung der Linie Berlin-Breslau durch Abschneidung des Winkels bei Kohlfurt, 93 km lang, 1875 eröffnet.

Bebra-Friedland (vor Göttingen) als nördliche Fortsetzung der Bebra-Hanauer (Bahn um für den Verkehr nach Norden den Bogen über Cassel abzuschneiden), und hieraus ein Zweig von Niederhone nach der Fabrikstadt Eschwege, zusammen 70 km lang 1876 eröffnet.

Von Burbach bei Saarbrücken nach der Saarhafenstation Malstatt, 2 km lang 1875 eröffnet.

Ferner erwarb der Staat laut Gesetz vom 3. Mai 1872 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres die **Taunusbahn** (cfr. Seite 502 u. ff.) in der Linie Frankfurt a. M.-Kastel-Wiesbaden nebst Zweigen nach Soden und nach Bieberich, 50 km lang, für 8 588 533 Mk. und Uebernahme der Anleihen mit umlaufend 1 422 000 Mk. als Selbstschuldner, während ihm an Fonds 938 757 Mk. zufielen. Die Bahn wurde der königlichen Direction in Wiesbaden unterstellt.

1873

wurden mit Gesetz vom 11. Juni folgende Linien zur Ausführung befohlen:

Berlin-Wetzlar-Coblenz-Trier-Grenze gegen Lothringen in Richtung auf Metz. Der Staat schaffte sich hierdurch eine eigene kürzeste Linie von hoher strategischer Wichtigkeit und erreichte durch dieselbe gleichzeitig eine eigene Verbindung zwischen seinem östlichen und westlichen Bahncomplex. Die Trace dieser Bahn setzt sich wie folgt zusammen: Berlin-Blankenheim mit Elbbrücke bei Barby, 195 km Neubau 1879 eröffnet (hiervon ist die kurze Theilstrecke Sandersleben-Hettstedt bereits 1877 eröffnet und bis zur Fertigstellung der ganzen Linie an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft in Betrieb gegeben worden); Blankenheim-Leinefelde unter Legung eines besonderen Gleises auf dieser Theilstrecke der damals noch in Privatbesitz befindlichen Halle-Casseler Zweigbahn, welche der Staat aus dieser Veranlassung aber 1876 zu Eigenthum erwarb; Leinefelde-Eschwege, 46 km Neubau

1880 eröffnet; Eschwege-Niederhone bereits 1872 als Zweig der Staatsbahnlinie Bebra-Friedland zur Ausführung befohlen und 1876 eröffnet; Niederhone-Treysa, 80 km Neubau 1879 eröffnet; Treysa-Lollar, preussische Theilstrecke der Main-Weserbahn; Lollar-Wetzlar, 18 km Neubau 1878 eröffnet; Wetzlar-Hohenrhein, Strecke der jetzt preussischen und ehemaligen nassauischen Staatsbahn; Hohenrhein-Horchheim-Rheinbrücke-Coblenz-Moselbrücke-Gülz-Trier-lothringische Grenze, auch mit dem Namen Moselbahn bezeichnet, 167 km Neubau 1879 eröffnet. Auch schuf sich der Staat durch den Theil Berlin-Eschwege mit Einmündung in die Strecke Friedland-Bebra-Hanau eine eigene Berlin-Frankfurter Route in Concurrenz zu der damals von Berlin bis Bebra noch in Privathänden befindlichen Route durch Thüringen.

Hanau-Friedberg, 33 km lang 1881 eröffnet, zur Abkürzung für den Verkehr vom Rhein über Giessen nach Bayern;

Ottbergen-Northeim zur Verbindung der westfälischen mit der hannöverschen Staatsbahn und weiter mit der Halle-Casseler Bahn, aus Concurrenzrücksichten gegenüber der Bergisch-Märkischen und Braunschweigischen Bahn gebaut und 64 km lang 1878 eröffnet;

Welver (an der Strecke Hamm-Soest) - Dortmund, um diese industriereiche Stadt in das Staatsbahnnetz zu ziehen und Fuss im Ruhrkohlengebiet zu fassen, 36 km lang 1876 eröffnet.

Saarbrücken-Schleifmühle-Neunkirchen (Fischbachbahn) durch das Fischbachthal, mit Abzweigung nach der Saarhafenstation Malstatt, zur Ausnutzung der in diesem Thal neu erschlossenen Kohlengruben, zusammen 29 km lang 1879 eröffnet.

1874

wurde mit Gesetz vom 17. Juni der Bau angeordnet für:

Insterburg-Lyck zum Anschluss an das russische Bahnnetz im Interesse des Memeler Hafens, 119 km lang, 1879 eröffnet.

Jablonowo-Graudenz-Laskowitz mit fester Weichselbrücke bei Graudenz zur Verbindung der Bahnen des rechten und linken Weichselufers untereinander, 52 km lang 1879 eröffnet.

Posen-Schneidemühl-Neustettin-Zollbrück-Stolp-Stolpmünde mit Zweigen von Neustettin nach Belgard (Colberg) und von Zollbrück nach Rügenwalde, zur Hebung der drei Ostseehäfen Colberg, Rügenwalde und Stolpmünde, incl. Hafengleise 388 km lang 1879 eröffnet.

Gleichzeitig sind alle diese Bahnen aus dem Bestreben heraus beschlossen, Abfuhrwege für die an Land- und Forstwirthschaft reichen Gegenden zu schaffen und dadurch den Wohlstand dieser zu heben.

Dittersbach-Glatz als Verlängerung der Schlesischen Gebirgsbahn zum Anschluss an die oberschlesische Bahnstrecke Breslau-Glatz-österreichische Grenze hinter Mittelwalde behufs Herstellung einer neuen Verbindung zwischen Berlin und Wien. Ausserdem befinden sich bei Station Neurode Kohlengruben; 51 km lang 1880 eröffnet.

Waldkappel (an der Berlin-Wetzlarer Bahn) - Cassel zwecks Herstellung einer eigenen Linie Berlin-Cassel, bei gleichzeitiger Erschliessung des hoher Entwickelung fähigen Industriebezirks bei Almerode, 50 km lang 1880 eröffnet.

Dortmund-Bodelschwingh-Bismarck-Hugo-Sterkrade mit Zweig von Bodelschwingh nach Mengede als Fortsetzung der Bahn von Welver nach Dortmund, um mit eigener Linie in dem Ruhrkohlenrevier weiter vorzudringen, 52 km lang 1878/80 eröffnet.

Ausserdem wurde in demselben Jahre mit Allerhöchster Cabinetsordre vom 26. Februar die Militärbahn Berlin-Zossen-Sperenberg-Schiessplatz zur Ausführung befohlen, bezüglich welcher wir auf den besonderen Artikel Seite 698 verweisen. Dieselbe ist 46 km lang 1875 eröffnet worden.

1875

kaufte der Staat die schon bei Beginn des Baues in Concurs gerathenen Privatunternehmungen Berliner Nordbahn (cfr. Seite 258) und Pommersche Centralbahn (cfr. Seite 463) und baute dieselben auf Staatskosten aus. Für die Berliner Nordbahn Berlin-Stralsund zahlte er 6 000 000 Mk.; dieselbe wurde 222 km lang 1878 eröffnet und der königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin unterstellt. Für die Pommersche Centralbahn Wangerin (Ruhnow)-Konitz zahlte er 2 250 000 Mk.; dieselbe wurde 149 km lang 1878 eröffnet und der königlichen Direction der Ostbahn in Bromberg unterstellt.

1876

erwarb der Staat laut Gesetz vom 7 Juni per 1. desselben Monats die der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft gehörige Halle-Casseler Zweigbahn in der Linie Halle-Münden, von welcher eine längere Strecke in die Trace der Berlin-Wetzlarer Bahn fiel, und ausserdem die derselben Gesellschaft gehörige Zweigbahn Nordhausen-hannöversche Grenze gegen Herzberg (Nüxei), welche er bereits als Theilstrecke der Linie Nordhausen-Northeim im Betrieb gehabt hatte. Für beide, 218 km lange Linien zahlte er 42 095 486 Mk. Hiervon wurde die Halle-Casseler Linie der königlichen Direction der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn in Frankfurt a M.,

Nordhausen-hannöversche Grenze dagegen der Direction der hannöverschen Staatsbahn in Hannover unterstellt (cfr. Seite 405).

1877

übernahm der Staat Verwaltung und Betrieb der Halle-Sorau-Gubener und der Berlin-Dresdener Privatbahn à conto der betreffenden Gesellschaften, wobei Beide zunächst der königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin unterstellt wurden. Ferner verfügte er den Bau einer Verbindungscurve zwischen der Berlin-Wetzlar-Trier-Bahn und der Linie Trier-Saarbücken bei Conz, 2 km lang, 1878 eröffnet.

1878

übernahm der Staat per 1. Januar auf Grund des aus der Zinsgarantie ihm zustehenden Rechtes Verwaltung und Betrieb der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft gehörenden „Hinterpommerschen Bahnen" in der Strecke Stargard-Köslin-Danzig mit Zweig nach Colberg und unterstellte sie der königlichen Direction der Ostbahn in Bromberg.

In demselben Jahr übernahm er ferner die alleinige Weiterführung des Baues der Berliner Stadtbahn (cfr. Seite 269) auf Staatskosten; dieselbe war ursprünglich als Privatunternehmen ins Leben gerufen, wobei sich der Staat finanziell betheiligt, sowie den Bau auf Kosten der verschiedenen Theilhaber 1875 übernommen hatte, doch waren die betreffenden Gesellschaften zurückgetreten, worauf der Staat das Unternehmen allein durchführte und die 11,26 km lange Strecke 1882 eröffnete.

Durch die in dieser zweiten Periode fertiggestellten und in Angriff genommenen Neubauten sowie durch den Ankauf der oben aufgeführten früheren Privatbahnen erhielt das Staatsbahnnetz einen Zuwachs von 3473 km durchgehender Linien, wozu noch an Zweigbahnen nach den Kohlengruben des Saarbrücker Reviers, an Hafenbahnen in Elbing, Memel und Königsberg sowie an Verbindungsbahnen auf Stationsplätzen mit verschiedenen Bahnhöfen (ausser der schon oben eingerechneten Berliner Ringbahn) 65 km kommen. Durch Neuvermessungen ist im Lauf der Jahre ein Mehr von 16 km festgestellt, während andererseits die abgebrochene alte Berliner Verbindungsbahn mit 11 km in Abzug zu bringen ist. Somit ergiebt sich am Schluss dieser zweiten Periode eine Ausdehnung des Staatsbahnnetzes auf 5470 km in Betrieb stehender und auf 888 km im Bau befindlicher Linien. Das für die Ersteren verwendete Anlagecapital bezifferte sich auf 1 294 082 000 Mk., mithin pro 1 km auf

236 580 Mk., wobei die aus den Betriebsüberschüssen verwendeten Summen nicht einbegriffen sind.

Wir kommen nun zu der dritten, bis auf die Gegenwart reichenden Periode der preussischen Staatsbahnen. In dieser steht der bedeutende Zuwachs durch die Verstaatlichung der grossen Privatbahnen im Vordergrund, doch wird auch die eigene Bauthätigkeit des Staats zum inneren Ausbau des Netzes mit gleich grosser Energie, hauptsächlich durch Einfügen von Bahnen untergeordneter Bedeutung (Secundärbahnen) durchgeführt.

1879

brachte die ersten grossen Eisenbahnverstaatlichungen und zwar diejenige der Berlin-Stettiner, der Köln-Mindener, der Magdeburg-Halberstädter und der Hannover-Altenbekener Eisenbahn.

Die Berlin-Stettiner Eisenbahn mit den Hinterpommerschen und Vorpommerschen Bahnen, in den Linien Berlin-Stettin-Stargard mit Zweigen von Eberswalde über Freienwalde nach Frankfurt a. O. und von Angermünde nach Freienwalde, Stargard-Köslin-Danzig mit Zweig nach Colberg, Angermünde-Pasewalk-Stralsund mit Zweigen Stettin-Pasewalk-mecklenburgische Grenze, nach Wolgast und nach Swinemünde in einer Gesammtlänge von 954,4 km einschliesslich der Hafenbahnen in Nieder-Finow, Colberg, Wolgast, Greifswald und Stralsund. — Der Kaufpreis stellte sich (bei vorheriger fester Rente von $4^3/_4$ % an die St.-Actien) auf

62 145 000 Mk. in 4 proc. Staatsschuldverschreibungen
10 357 500 „ in $4^1/_2$ proc. „ „

Summa 72 502 500 Mk. für die St.-Actien im Betrage von 62 145 000 Mk. und Uebernahme der Anleihen mit umlaufend 120 882 300 Mk., während dem Staat an Fonds 9 452 580 Mk. zufielen. Die Bahn ging laut Gesetz vom 20. Dezember 1879 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres am 1. Februar 1880 in Verwaltung und Betrieb des Staates über. Auf die Dauer der Ueberleitungsperiode wurde für die Stammstrecken und die Vorpommerschen Bahnen eine besondere königliche Direction eingesetzt, diese 1881 aber der königlichen Direction Berlin unterstellt, während die Hinterpommerschen Bahnen nebst Fortsetzung bis Danzig, welche bereits ab 1878 in Staatsverwaltung à conto der Gesellschaft waren, bei der königlichen Direction in Bromberg verblieben. 1885 erwarb der Staat bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner das ganze Unternehmen zu vollem Eigenthum. Bezüglich der selbstständigen Angermünde-Schwedter Bahn, welche in Verwaltung der Berlin-Stettiner Bahn gestanden

hatte, trat der Staat in den Betriebsvertrag ein. Concessionen für Neubauten standen nicht mehr offen (cfr. Seite 271 u. ff.).

Die Köln-Mindener Eisenbahn in der Hauptstrecke von der preussisch-bückeburgischen Grenze östlich von Minden über Oberhausen und Deutz nach Köln mit fester Rheinbrücke daselbst, nebst Zweigen von Oberhausen nach Ruhrort und an die holländische Grenze hinter Emmerich, in der Linie Deutz-Giessen mit Zweig nach Siegen und in das Eibacher- und Scheldethal, in der Emscherthalbahn von Dortmund nach Ruhrort, und endlich in der Linie Venlo-Wesel-Hamburg mit Zweigen nach Bocholt, nach Wanne bei Essen und mit der Verbindungscurve Kirchweyhe-Sagehorn zusammen 1145,7 km incl. zahlreicher Anschlussgleise. Der Kaufpreis stellte sich (bei vorheriger fester Rente von 6 % an die Stamm-Actien) auf

175 500 000 Mk. in 4 proc. Consols, und an Convertirungsprämie 1 170 000 Mk. baar

Summa 176 670 000 Mk. für die St.-Actien A und B incl. der Staatsactien im Gesammtbetrage von zusammen 117 000 000 Mk. und Uebernahme der Anleihen und schwebenden Schulden mit umlaufend 339 619 233 Mk., während dem Staat an Fonds 17 491 489 Mk. zufielen. Die Bahn ging laut Gesetz vom 20. Dezember 1879 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres am 1. Februar 1880 in Verwaltung und Betrieb, und am 1. Januar 1886, bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner, in das volle Eigenthum des Staates über. Für die Uebergangsperiode erhielt dieselbe eine besondere königliche Direction. Bei der späteren anderweitigen Organisation wurde die Linie Bremen-Hamburg von dieser abgezweigt und der königlichen Eisenbahndirection Hannover einverleibt, während die besondere königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn nunmehr den Namen „Königliche Eisenbahndirection Köln rechtsrheinisch“ erhielt. Die bei Verstaatlichung noch im Bau befindlichen Zweigbahnen Herford-Detmold und Oberhausen-Bottrop wurden 28, bezw. 4 km lang erst 1880 bezw. 1881 dem Betriebe übergeben. Weitere Concessionen standen nicht offen (cfr. Seite 359 u. ff.).

Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn einschliesslich der früher selbstständig gewesenen Anhalt/Köthen-Bernburger, Magdeburg-Wittenbergeschen und Magdeburg-Leipziger Eisenbahn in den Linien Magdeburg-Oschersleben-Halberstadt-Thale und Köthen-Bernburg-Vienenburg-Langelsheim-Clausthal mit Zweigen nach Gerlebogk, nach Stassfurt, nach Halle, nach Ballenstedt und nach

Wernigerode, in der Linie Leipzig-Halle-Magdeburg-Wittenberge mit Zweig von Biendorf nach Stassfurt und nach Lödderburg, und in der Linie Berlin-Lehrte mit den Zweigen Stendal-Uelzen und Oebisfelde-Magdeburg in einer Gesammtlänge von 1008,5 km einschliesslich der Verbindungsbahnen bei Magdeburg, Buckau und Halle. — Der Kaufpreis stellte sich (bei vorheriger fester Rente von 6 % an die St.-Actien A, $3^1/_2$ % an die St.-Actien B und 5 % an die St.-Actien C) auf 121 725 000 Mk. in 4 procentigen Consols für die St.-Actien A, B und C, im Betrage von 104 400 000 Mk., Uebernahme der alten Anhalt Köthen-Bernburger St.-Actien bei umlaufend 1 065 000 Mk. mit $2^1/_2$ % fester Rente und Amortisation und Uebernahme der alten Magdeburg-Wittenbergeschen St.-Actien bei umlaufend 12 487 200 Mk. mit 3 % fester Rente und Amortisation, sowie Uebernahme der sämmtlichen Anleihen mit umlaufend 208 895 100 Mk., einschliesslich derjenigen der beiden letztgenannten Bahnen, während dem Staat hierbei Actien der Hannover-Altenbekener Eisenbahn im Betrage von 21 707 700 Mk. und an Fonds im Ganzen 14 032 890 Mk. zufielen. Die Bahn ging laut Gesetz vom 20. Dezember 1879 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres am 1. Februar 1880 in Verwaltung und Betrieb und am 1. Januar 1886 in das volle Eigenthum des Staates über bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner. Für die Uebergangsperiode erhielt dieselbe eine besondere königliche Direction, wurde dann aber mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn zum Directionsbezirk Magdeburg vereinigt.

Die bezüglich der Verwaltung und des Betriebes mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn fusionirt gewesene Hannover-Altenbekener Bahn erwarb der Staat gleichzeitig mit dieser, und die der freien Stadt Bremen gehörende Linie Uelzen-Langwedel (welche bisher von jener betrieben worden war) nahm er zunächst seinerseits ebenfalls in Betrieb, bis er 1884 auch diese zu Eigenthum erwarb. Die von der Privatgesellschaft bereits begonnene Linie Sangerhausen-Erfurt 68 km lang und Stassfurt-Blumenberg 30 km lang, sowie die Anschlusscurve an die Berliner Stadtbahn wurden unter Staatsverwaltung 1881 bezw. 1882 eröffnet. Die ausserdem noch concessionirt gewesenen Linien liess der Staat als entbehrlich unausgeführt (cfr. Seite 394 u. ff.).

Die Hannover-Altenbekener Eisenbahn in der Stammstrecke Hannover-Altenbeken mit Zweigen nach Küchengarten und nach Haste und der dieselbe schneidenden Linie Grauhof-Hameln-Löhne mit zusammen 287 km. Diese Bahn erwarb der Staat ohne vorherige Rentenzahlung durch sofortige Baareinlösung der Actien.

Von diesen waren ihm mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn bereits für 21 707 700 Mk. zugefallen, für 987 000 Mk. befanden sich noch im Tresor der Gesellschaft, für die im freien Verkehr befindlichen im Betrage von 32 805 300 Mk. aber zahlte er — mit 18 % für die St.-Actien und 36 % für die St.-Pr.-Actien — 8 621 370 Mk. und kündigte die im Umlauf befindlichen Pr.-Obligationen mit 40 013 100 Mk. sofort per 1. Juli 1880. An Fonds fielen ihm hingegen 1 292 543 Mk. zu. Die Bahn ging laut Gesetz vom 20. Dezember 1879 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres am 1. Februar 1880 in Verwaltung und Betrieb und am 1. April 1881 in das volle Eigenthum des Staates über. Sie wurde der königlichen Direction in Hannover einverleibt, innerhalb deren sie ein besonderes Betriebsamt in Hannover bildet. Concessionen standen noch offen für Grauhof-Goslar und Hildesheim-Braunschweig. Die erstere Strecke wurde schliesslich seitens der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft, die letztere aber vom preussischen Staat ausgeführt und jene 1883, diese aber erst 1888/89 eröffnet (cfr. Seite 343 u. ff.).

1880

brachte die Verstaatlichung der Rheinischen, der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Homburger Eisenbahn sowie den Kauf des hessischen Antheils an der Main-Weserbahn.

Die Rheinische Eisenbahn, einschliesslich der früher selbstständig gewesenen Bonn-Kölner und Köln-Krefelder Bahn, in der Stammstrecke Köln-Aachen-Herbesthal mit Zweigen nach Alsdorf und nach Eupen, in der linksrheinischen Linie von Bingerbrück im Süden über Köln nach der holländischen Grenze gegen Nymwegen und Zevenaar im Norden, mit Zweigen an die holländische Grenze gegen Venlo, nach Viersen und nach Rheydt, sowie von Neuss nach Düren (an der Stammstrecke) und von Andernach nach Niedermendig, in der Eifelbahn Köln-Trier mit Zweig nach Quint und der Verbindungslinie Euskirchen-Düren nach der Stammstrecke, in der rechtsrheinischen Linie von Oberlahnstein im Süden über Düsseldorf bis Duisburg im Norden und weiter nach Nordosten bis Quakenbrück mit den in Düsseldorf und Duisburg abzweigenden Linien durch das Ruhrkohlenrevier bis Dortmund nebst Zweigen aus der nördlichen nach den Kohlengruben und Hüttenwerken bei Oberhausen, Steele, Altenessen, Gelsenkirchen, Wanne und mit noch mehreren kleineren Industriezweigbahnen, sowie mit einer Verbindungsbahn von Duisburg nach den linksrheinischen Linien bei Krefeld und mit einer Zweigbahn nach Siegburg, bei einer Gesammtlänge von 1354 km. — Feste Eisenbahnbrücken

über den Rhein befinden sich zwischen Coblenz und Ehrenbreitstein sowie bei Rheinhausen in der Linie Duisburg-Krefeld, und Dampftrajecte über den Rhein bei Bonn sowie bei Elten in der Linie nach Zevenaar. — Der Kaufpreis stellte sich (bei vorheriger fester Rente von 6 % an die älteren St.-Actien und St.-Pr.-Actien, einschliesslich der alten Bonn-Kölner Actien, von 5 % an die jüngeren St.-Actien von 1879, und von 4 % an die St.-Actien Lit. B) auf zusammen 364 952 250 Mk. in 4 procentigen Consols, und

1 122 930	„	Convertirungsprämie an die nicht garantirten Stamm- und St.-Pr.-Actien einschliesslich der alten Bonn-Kölner Actien
37 500 000	„	an die St.-Actien B in 4 procentigen Consols

Summa 403 575 180 Mk. und Uebernahme der Anleihen einschliesslich derjenigen der ehemaligen Bonn-Kölner und Köln-Krefelder Bahn. Im Ganzen waren hiervon ult. 1879 noch im Umlauf 175 780 400 Mk. An Fonds fielen dagegen dem Staat 49 753 940 Mk. zu. Die Bahn ging laut Gesetz vom 14. Februar 1880 mit Rechnung ab 1. Januar am 1. April desselben Jahres in Verwaltung und Betrieb, und am 1. Januar 1886, bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner, in das volle Eigenthum des Staates über.

Zunächst wurde derselben für die Uebergangsperiode eine besondere königliche Direction gegeben, dann aber die Linien theils der königlichen rechtsrheinischen, theils der königlichen linksrheinischen Direction, Beide mit Sitz in Köln, und theils der königlichen Direction in Elberfeld unterstellt. Die von der Gesellschaft noch in Bauangriff genommenen Zweigbahnen von Niedermendig nach Mayen 9 km, von Bonn nach Euskirchen 33 km, von Remagen nach Ahrweiler 13 km, von Löttringhausen bei Hörde über Annen und Witten nach Langendreer 13 km, von Lintorf nach Duisburg 5 km, die Dortmunder Verbindungsbahn 4 km und die Stolberger Thalbahn ebenfalls 4 km lang wurden erst unter Staatsverwaltung 1880, die Letzte 1881 eröffnet. Von den ausserdem der Gesellschaft concessionirt gewesenen Linien baute der Staat noch Wichlinghausen (bei Barmen)-Hattingen 22 km lang, Bochum-Weitmar 6 km lang, die untere Westerwaldbahn von Engers nach Limburg behufs Abschneidung des Winkels bei Coblenz und zur Erschliessung des unteren Westerwaldes mit Zweigen nach Grenzhausen und nach Altenkirchen, zusammen 93 km lang, sämmtlich 1884 als Secundärbahnen eröffnet. Die übrigen noch offen stehen-

den Concessionen liess der Staat, als nur aus Concurrenzrücksichten entstanden, unausgeführt (cfr. Seite 470 u. ff.).

Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn in der Linie Berlin-Magdeburg-Jerxheim mit der Wannseebahn bei Potsdam und der Zweigbahn von Eilsleben nach Helmstedt, sowie in der Linie Magdeburg-anhaltische Grenze gegen Zerbst mit zusammen 260,20 km. — Der Kaufpreis stellte sich (bei vorheriger fester Rente von 4 % an die St.-Actien) auf 60 000 000 Mk. in 4procentigen Consols und
600 000 „ Convertirungsprämie
Summa 60 600 000 Mk. für die St.-Actien im Betrage von 60 000 000 Mk. und Uebernahme der Anleihen mit umlaufend 67 629 750 Mk., während dem Staat an Fonds 5 188 476 Mk. und ausserdem die von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft übernommenen St.-Actien der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft im Betrage von 18 000 000 Mk. zufielen. Die Bahn ging laut Gesetz vom 14. Februar 1880 mit Rechnung ab 1. Januar 1879 am 1. April 1880 in Verwaltung und Betrieb, und am 1. Januar 1883, bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner, in das volle Eigenthum des Staats über und wurde der königlichen Eisenbahndirection in Magdeburg unterstellt. Die der Gesellschaft bereits concessionirt gewesene Anschlusslinie an die Stadtbahn kam erst unter Staatsverwaltung in der 13 km langen Linie Charlottenburg-Dreilinden zur Ausführung und 1882 zur Eröffnung. Weitere Concessionen standen nicht offen (cfr. Seite 263 u. ff.).

Die Homburger Eisenbahn in der Linie Frankfurt a. M.-Homburg 18 km lang. Der Staat zahlte für dieselbe baar 1 800 000 Mk. zur Abfindung der Actionäre und übernahm die Anleihen mit umlaufend 1 816 514 Mk. als Selbstschuldner, während ihm an Fonds 115 205 Mk. zufielen. Die Bahn ging laut Gesetz vom 25. Februar 1880 mit Rechnung vom 1. Januar am 10. März desselben Jahres sofort in das volle Eigenthum desselben über und wurde der königlichen Direction in Frankfurt a. M. unterstellt. Concessionen standen nicht offen (cfr. Seite 352 u. ff.).

Ferner wurde laut Gesetz vom 7. März 1880 der 65 km lange grossherzoglich hessische Antheil an der Main-Weserbahn (Cassel-Frankfurt) seitens Preussens für 17 250 000 Mk. käuflich erworben. Die Uebernahme erfolgte mit Rechnung vom 1. April 1879 am 1. April 1880. Die nördliche Theilstrecke bis Giessen hatte Preussen laut Friedensvertrag von 1866 und die südliche laut Specialvertrag von 1868 à conto des Grossherzogthums Hessen bereits in Verwaltung und Betrieb gehabt und hierbei für die ganze

Bahn, deren übriger Theil ihm mit dem Besitz des Kurfürstenthums Hessen-Cassel und der freien Stadt Frankfurt a. M. bereits 1866 zugefallen war, eine eigene königliche Direction in Cassel eingesetzt. Diese wurde 1880 aufgelöst und die Bahn der königlichen Direction in Hannover unterstellt (cfr. Seite 410).

Nachdem die 1873 und 1874 befohlenen Staatseisenbahnbauten inzwischen alle ausgeführt, neue aber seitdem nicht mehr angeordnet worden waren, wurde ab 1880 nunmehr auch betreffs solcher wieder mit andauernder, äusserster Energie vorgegangen. Die grossen Verkehrsadern waren fast durchweg theils seitens des Staats, theils seitens der grossen Eisenbahngesellschaften bereits geschaffen, viel dagegen blieb noch zu thun, um den zwischen denselben gelegenen, besonders im Osten der Monarchie weiten Landstrichen die Segnungen einer Eisenbahnverbindung zuzuwenden und so den nationalen Wohlstand zu heben. Diese Bahnen gelangten, nachdem für Bau und Betrieb solcher 1878 erleichternde, für ganz Deutschland einheitliche Verordnungen erlassen waren, meist als Bahnen untergeordneter Bedeutung (Secundärbahnen) zur Ausführung.

Das Neubaugesetz vom 9. März 1880 bezog sich zunächst auf den Bau einer Hauptbahn von Erfurt nach Ritschenhausen gegen Schweinfurt behufs Herstellung einer directen kürzesten Linie von Berlin über Erfurt nach Bayern (westlicher Theil), Württemberg, der Schweiz und Italien. Nachdem aber auch der Erwerb der Thüringischen Eisenbahn 1881 beschlossen worden war, erfolgte zur Ersparniss die Abzweigung der neuen Bahn erst von Station Plaue bei Arnstadt aus Eröffnung der 57 km langen Linie 1884.

Weiterhin wurde mit demselben Gesetz der Bau folgender Secundärbahnen verfügt:

Güldenboden-Mohrungen-Allenstein als Querverbindung zwischen den Linien Dirschau-Königsberg und Thorn-Insterburg, erschliesst einen an Land- und Forstwirthschaft reichen Landstrich, 85 km lang 1883 eröffnet.

Marienburg-Graudenz-Thorn auf dem rechten Weichselufer unter dem Namen der Weichselstädte-Bahn bekannt, mit Zweig nach Culm; auch strategisch wichtig als directe Verbindung der grossen Festungen Königsberg und Danzig einerseits mit Thorn andererseits, 154 km lang 1883 eröffnet.

Schneidemühl-Deutsch Krone im lokalen Interesse der letztgenannten Stadt, 23 km lang 1881 eröffnet.

Hirschberg-Schmiedeberg in Schlesien zur weiteren Hebung der dort reich entwickelten Industrie und Gewerbthätigkeit, 15 km lang 1882 eröffnet.

Walburg-Grossalmerode im Regierungsbezirk Cassel, im Interesse des dortigen Industriebezirks und zur Erschliessung und Ausbeutung der Braunkohlengruben, 8 km lang 1884 eröffnet.

Von Cölbe (Station der Main-Weserbahn) über Biedenkopf nach Laasphe als Abfuhrweg für die dortigen grossen Eisenhütten und Hammerwerke, Mühlen und Papierfabriken, sowie für die fiscalischen Forsten, 36 km lang 1883 eröffnet.

Emden-Norden-oldenburgische Grenze gegen Jever mit Zweig nach Aurich zur Hebung der dortigen Landescultur und Industrie, strategisch wichtig für die Küstenvertheidigung, 89 km lang 1883 eröffnet.

Pünderich (an der Linie Coblenz-Trier)-Trarbach und Wengerohr (an derselben Linie)-Berncastel, 11 bezw. 15 km lang 1883 eröffnet, im Interesse dieser Hauptorte des Moselweinbaus sowie zur Erschliessung dieses verkehrsreichsten Theils der mittleren Mosel und des dahinter liegenden Hunsrück. Beide Linien enden aber auf dem linken Moselufer gegenüber den genannten Endpunkten.

1881

wurden mit Gesetz vom 25. Februar folgende Neubauten, sämmtlich als Secundärbahnen, befohlen:

Allenstein-Mehlsack-Kobbelbude mit Zweig Mehlsack-Braunsberg zur Hebung von Landwirthschaft und Industrie sowie zur Verbindung der Linien Königsberg-Danzig und Insterburg-Thorn miteinander, 133 km Neubau 1885 eröffnet.

Allenstein-Ortelsburg-Johannisburg im Interesse der noch jeglicher Eisenbahn entbehrenden Kreise Ortelsburg und Johannisburg, sowie als Abfuhrweg für die landwirthschaftlichen Erzeugnisse und die grossen fiscalischen Forsten, 102 km lang 1884 eröffnet.

Konitz-Laskowitz im Interesse des Tucheler Kreises, der noch jeder Eisenbahn entbehrte, sowie als Abfuhrweg für die grossen fiscalischen Forsten daselbst, ferner als noch fehlendes Mittelglied einer nunmehr durchgehenden Linie durch das mittlere Pommern und den südlichen Theil der Provinz Westpreussen von Ruhnow bis Jablonowo sowie als Verbindung der vier parallelen Hauptbahnen Stargard-Köslin, Schneidemühl-Dirschau, Bromberg-Dirschau und Thorn-Insterburg, 70 km lang 1883 eröffnet.

Zollbrück-Bütow im Interesse des noch jeder Eisenbahn entbehrenden Kreises Bütow, 48 km lang 1884 eröffnet.

Stralsund-Bergen auf Insel Rügen, welche bis dahin sich noch keiner Eisenbahn erfreute und im Winter häufig von jeglichem Verkehr mit dem Festlande abgeschnitten war. Auf der Festlands-

seite wird die ehemalige Stralsunder Hafenbahn benutzt, die Ueberschreitung des 3 km breiten Strela-Sundes erfolgt mittelst Trajectbootes; die Neubaustrecke auf der Insel ist 23 km lang und gleichzeitig mit der Trajectanstalt 1883 dem Betriebe übergeben worden.

Blumenberg - Wanzleben - Eilsleben zur Abfuhr der landwirthschaftlichen Erzeugnisse des äusserst fruchtbaren Kreises Wanzleben und zur Abschneidung des Winkels bei Magdeburg in der Richtung von Stassfurt nach Nordwesten, 26 km lang 1883 eröffnet.

Hadamar-Westerburg als nördliche Fortsetzung der Linie von Limburg in den an Montanindustrie, Eisenerzen, Basaltsteinen und Braunkohlenlagern reichen Westerwald, 18 km lang 1886 eröffnet.

Altenkirchen-Hachenburg behufs Erschliessung des östlichen Theils vom Westerwaldgebirge von Norden her, 15 km lang 1885 eröffnet.

Call - Schleiden - Hellenthal als Zweigbahn der Eifelbahn zur Hebung des Wohlstandes des an Eisen und Bleierzen, sowie an Forsten sehr reichen Schleidener Thales, dessen Industrie früher schon hoch entwickelt, aber mangels geeigneter Abfuhrwege total zurückgegangen war und dessen Bergwerke, Hochöfen und Hüttenwerke brach lagen, 17 km lang 1884 eröffnet.

Gerolstein-Prüm ebenfalls als Zweiglinie der Eifelbahn zur Belebung der Industrie und als Abfuhrweg für die grossen Waldungen dieses rauhesten Theils der Eifel, 25 km lang 1883 eröffnet.

1882

brachte in erster Linie wieder die Verstaatlichung von sieben Privatbahnen, der Bergisch - Märkischen, der Thüringischen, der Berlin-Görlitzer, der Cottbus-Grossenhainer, der Märkisch-Posener, der Berlin-Anhaltischen und der Rhein-Nahebahn.

Die Bergisch-Märkische Eisenbahn, das zweitgrösste preussische und deutsche Privatbahnunternehmen, einschliesslich der früher selbstständig gewesenen Düsseldorf - Elberfelder, Prinz-Wilhelms-, Aachen-Düsseldorfer, Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn, der Preussisch-Niederländischen Verbindungsbahn und der Hessischen Nordbahn, deren Linien in einer Eigenthumslänge von 1379 km von Aachen, von der belgischen Grenze bei Bleyberg, von der holländischen Grenze bei Dalheim und bei Venlo links des Rheins bis Hamm, Holzminden, Gerstungen, Siegen und Deutz rechts des Rheins reichten, den Verkehr zwischen den preussischen Rheinlanden mit Belgien und Holland, sowie zwischen diesen Ländern mit Berlin vermittelten und das Kohlenrevier der Ruhr und der Worm (bei Aachen) sowie das an Erzen reiche Sieggebiet beherrschten.

Die rechts- und linksrheinischen Linien sind durch eine feste Brücke bei Düsseldorf in der Trace Düsseldorf-Neuss und durch Dampftrajecte zwischen Homberg und Ruhrort und zwischen Obercassel und Düsseldorf miteinander verbunden. Der Kaufpreis stellte sich (bei vorheriger fester Rente von 5 % an die St.-Actien) auf 262 500 000 Mk. in 4procentigen Consols für die St.-Actien im Betrage von 210 000 000 Mk. und Uebernahme der Anleihen einschliesslich derjenigen der durch die Bergisch-Märkische Bahn erworbenen anderen oben genannten Bahnen mit umlaufend 371 347 462 Mk., wogegen dem Staat an Fonds 24 100 470 Mk. zufielen. Das Unternehmen, welches bereits von 1850 ab à conto der Gesellschaft vom Staat verwaltet und betrieben worden war, wurde nunmehr laut Gesetz vom 28. März 1882 ab 1. Januar desselben Jahres für eigene Rechnung des Staates verwaltet und ging hierauf am 1. Januar 1886 bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner in das volle Eigenthum des Staates über. Die bisherige königliche Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn wurde als solche aufgelöst, dagegen mit gleichem Domizil eine neue königliche Direction errichtet und dieser die rechtsrheinischen Linien des Bergisch-Märkischen Unternehmens unterstellt, während die linksrheinischen der königlichen Direction in Köln linksrheinisch einverleibt wurden. Bezüglich der Linien Winterswyk-Bismark in Westfalen und Winterswyk-Bocholt, damals noch Eigenthum der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahngesellschaft, von dieser aber an die Bergisch-Märkische verpachtet, trat der Staat in den Betriebsvertrag ein. Die von der Gesellschaft noch in Bauangriff genommenen Strecken Haufe-Vörde, 4 km lang, Menden-Hemer, 7 km lang, und Homberg-Mörs, 6 km lang, wurden erst unter Staatsverwaltung 1882/83 als Secundärbahnen eröffnet. Von den übrigen der Gesellschaft noch concessionirten, seitens dieser aber nicht mehr in Bauangriff genommenen Linien baute der Staat die Strecken von Creuzthal (Station der Ruhr-Siegbahn) nach Hilchenbach, 10 km lang, von Remscheid nach Hasten, 4 km lang, und von Siegburg nach Ründeroth (Aggerthalbahn), 37 km lang, sämmtlich 1883/84 als Secundärbahnen eröffnet. Die ausserdem noch concessionirt gewesenen Linien liess der Staat als entbehrlich unausgeführt. Mit dem Vermögen des Bergisch-Märkischen Unternehmens fielen dem Staat noch St.-Actien der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft im Betrage von 18 000 000 Mk. zu (cfr. Seite 230 u. ff.).

Die Thüringische Eisenbahn in der Stammstrecke Halle-Gerstungen mit Zweigen von Corbetha nach Leipzig, von Weissenfels über Zeitz-Gera und Saalfeld nach Eichicht, von Leipzig nach

Zeitz, von Dietendorf nach Ilmenau und von Gotha nach Leinefelde in einer Gesammtlänge von 503,75 km. Der Kaufpreis stellte sich (bei vorheriger fester Rente von $8\frac{1}{2}$ % an die St.-Actien Lit. A, von 4 % an die Privatactien Lit. B Serie A, von 3 % an die Actien Lit. B Serie B und C der Stadt und des Landkreises Langensalza sowie der Stadt Mühlhausen und von $4\frac{1}{2}$ % an die St.-Actien Lit. C), wie folgt:

85 130 175	Mk.	in 4 procentigen Consols für die St.-Actien A inclusive der preussischen, aber exclusive der weimarischen und gothaischen Staatsactien im Betrage von 40 042 200 Mk.
13 911 300	„	in 4 procentigen Consols für die Privatactien Lit. B Serie A im Betrage von 19 911 300 Mk.
20 229 750	„	in 4 procentigen Consols für die St.-Actien Lit. C im Betrage von 17 982 000 Mk.
892 647,5	„	Convertirungsprämie an die St.-Actien Lit. A, Lit. B Serie A, und Lit. C.
14 603 950	„	Capitalsabfindungen an die bei dem Unternehmen betheiligten Staaten, Städte und Kreise unter Compensirung der ihnen für ihre Actien nach dem generellen Vertrage zukommenden Beträge, der Ablösungssumme für die ihnen zustehende Eisenbahnsteuer und der in Aufhebung der übernommenen Zinsgarantien abzurechnenden Beträge.

134 767 822,5 Mk., wozu noch ungetilgte Pr.-Obligationen und Staatsdarlehen mit 47 367 000 Mk. kamen. Hiergegen fielen dem preussischen Staat an Fonds 6 812 647 Mk. zu; 828 000 Mk. zahlten die Regierungen von Sachsen-Meiningen und Schwarzburg-Rudolstadt demselben als Ablösung der ihrerseits übernommenen Zinsgarantien, und ausserdem erhielt er mit dem Vermögen der Gesellschaft noch Stamm-Actien der Werrabahn im Betrage von 3 000 000 Mk. Die Bahn ging laut Gesetz vom 28. März 1882 mit Rechnung vom 1. Januar am 1. Mai desselben Jahres in Verwaltung und Betrieb und am 1. Juli 1886 bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen und Darlehen als Selbstschuldner in das volle Eigenthum des Staates über. Für die Uebergangsperiode erhielt die Bahn eine besondere königliche Direction mit Sitz in Erfurt, deren Wirkungskreis dann aber noch erweitert wurde. Concessionen standen nicht mehr offen (cfr. Seite 504 u. ff.).

Die Berlin-Görlitzer Eisenbahn in der Stammstrecke Berlin-Görlitz mit Zweigen von Weisswasser nach Muskau, von Lübbenau an die sächsische Grenze gegen Kamenz, von Görlitz nach Zittau und aus diesem an die österreichische Grenze hinter Seidenberg,

zusammen 318,3 km. Diese Bahn erwarb der Staat ohne vorherige Rentenzahlung durch sofortige Baareinlösung der St.-Actien im Betrage von 16 500 000 Mk. mit

6 187 500 Mk. und der St.-Pr.-Actien im Betrage von 16 500 000 Mk. für
16 500 000 „

22 687 500 Mk., wozu noch die Anleihen mit umlaufend 33 194 400 Mk. kamen, während dem Staat an Fonds 1 828 380 Mk. zufielen. Dieselbe ging laut Gesetz vom 28. März 1882, mit Rechnung vom 1. Januar am 1. Mai desselben Jahres in Verwaltung und Betrieb, und am 1. Januar 1883, bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner, in das volle Eigenthum des Staates über. Für die Uebergangsperiode erhielt sie eine besondere königliche Direction, wurde dann aber der in Berlin unterstellt. Concessionen für Neubauten standen nicht offen (cfr. Seite 250 u. ff.).

Die Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn in der Linie Frankfurt a. O.-Grossenhain 154 km lang. Der Kaufpreis stellte sich (bei vorheriger fester Rente von 3 % an die St.-Actien und 5 % an die St.-Pr.-Actien) auf

4 500 000 Mk. in 4 procentigen Consols für die St.-Actien im Betrage von 6 000 000 Mk. und
11 250 000 „ in 4 procentigen Consols für die St.-Pr.-Actien im Betrage von 9 000 000 Mk.

15 750 000 Mk., wozu noch die Anleihen mit umlaufend 2 564 800 Mk. kamen, während dem Staat an Fonds 779 603 Mk. zufielen. Die Bahn ging laut Gesetz vom 28. März 1882 mit Rechnung ab 1. Januar 1881 am 1. Mai 1882 in Verwaltung und Betrieb und am 1. September 1883 unter gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner in das volle Eigenthum des Staates über. Dieselbe wurde der königlichen Direction in Berlin unterstellt. Concessionen für Neubauten standen nicht offen. Die der Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft abgepachtete Zweigbahn Ruhland-Lauchhammer nahm der Staat hierbei selbst in Pacht, bis er auch diese zusammen mit der Oberlausitzer Hauptstrecke 1887 zu Eigenthum erwarb (cfr. Seite 305 u. ff.).

Die Märkisch-Posener Eisenbahn in der Linie von Posen nach Bentschen und von da in Gabel nach Frankfurt a. O. und nach Guben mit Zweig von Opalenica nach Grätz mit zusammen 282 km. Der Staat erwarb dieselbe ohne vorherige Rentenzahlung durch sofortige Einlösung der St.-Actien im Betrage von 21 750 000 Mk. für 8 700 000 Mk. in 4 procentigen Consols und der St.-Pr.-Actien von 21 750 000 Mk. für 25 828 125 Mk. in 4 procentigen Consols und

217 500 Mk. baarer Zuzahlung, so dass sich der Kaufpreis im Ganzen auf 34 745 625 Mk. stellte, wozu noch die Anleihen mit umlaufend 2 840 400 Mk. kamen, während dem Staat an Fonds 1 272 346 Mk. zufielen. Die Bahn ging laut Gesetz vom 28. März 1882 in Verwaltung und Betrieb des Staates à conto der Gesellschaft, am 1. Januar 1883 aber bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner in das volle Eigenthum desselben über und wurde der königlichen Direction in Berlin unterstellt, dessen Betriebsamt Guben sie bildet. Neubauconcessionen standen nicht offen (cfr. Seite 413 u. ff.).

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn in den Strecken Berlin-Jüterbog-Wittenberg-Bitterfeld-Halle, Jüterbog-Falkenberg-Röderau mit Anschlusscurven an die Leipzig-Dresdener Bahn, welche jedoch an den sächsischen Staat verpachtet sind, Wittenberg-Rosslau-anhaltisch preussische Grenze hinter Zerbst, Rosslau-Dessau-Bitterfeld, Dessau-Köthen, Bitterfeld-Leipzig und Wittenberg-Falkenberg mit einer Eigenthumslänge von zusammen 430,8 km einschliesslich des Anschlussgleises an die Berliner und des Antheils an der Leipziger Verbindungsbahn. Der Kaufpreis stellte sich (bei vorheriger fester Rente von 6 % an die St.-Actien) auf 77 625 000 Mk. in 4 procentigen Consols für die St.-Actien im Betrage von 51 750 000 Mk., wozu noch die Anleihen mit umlaufend 47 328 300 Mk. kamen, während dem Staat an Fonds 3 890 341 Mk. zufielen. Die Bahn ging laut Gesetz vom 13. Mai 1882 mit Rechnung vom 1. Januar am 1. Juli desselben Jahres in Verwaltung und Betrieb und am 1. Januar 1886 bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner in das volle Eigenthum des Staates über. Dieselbe erhielt für die Zeit der Uebergangsperiode eine besondere königliche Direction, wurde dann aber der in Erfurt unterstellt, bei welcher sie die Betriebsämter Berlin und Dessau bildet. Concessionen zu Neubauten standen nicht offen. Auch trat der Staat in den mit der Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft geschlossenen Vertrag ein, inhaltlich dessen die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft auf ihre eigene Rechnung die Strecke Kohlfurt-Falkenberg in Betrieb hatte, bis er 1887 auch diese erwarb (cfr. Seite 241 u. ff.).

Die Rhein-Nahe-Eisenbahn, welche der Staat bereits von Anfang an à conto der Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb gehabt hatte, in der Linie Bingerbrück-Neunkirchen 121 km lang. Der Staat erwarb dieselbe laut Gesetz vom 28. März 1882 ohne vorherige Rentenzahlung durch sofortige Baareinlösung der Actien mit Rechnung vom 1. April 1881 direct zu vollem Eigenthum; er zahlte für die Actien im Nominalbetrage von 26 049 000 Mk.:

4 341 500 Mk. in 4procentigen Consols und 434 150 Mk. baar als Convertirungsprämie, im Ganzen also 4 775 650 Mk. Die gleichzeitig von ihm als Selbstschuldner übernommenen Anleihen mit umlaufend 23 827 500 Mk. kündigte er sofort per 2. Januar 1883 zur Einlösung. Concessionen standen nicht offen. Die der Stadt Birkenfeld gehörige 5,2 km lange Zweigbahn nach Station Birkenfeld blieb auch ferner im Betrieb des Staates (cfr. Seite 479 u. ff.).

Das Neubaugesetz vom 15. Mai 1882 ordnete zunächst wieder noch den Bau einer Vollbahn in der Strecke

Eichicht-bayerische Grenze hinter Probstzella an, welche 17 km lang 1885 eröffnet wurde. Durch dieselbe ist eine durchgehende preussische Staatsbahnlinie von Berlin nach dem östlichen Bayern hergestellt.

Weiterhin wurde mit demselben Gesetz der Bau folgender Secundärbahnen verfügt:

Osnabrück-Brackwede bei Bielefeld. Die Linie durchschneidet einen gut bevölkerten, reich gesegneten und industriellen Landstrich mit Bergbau auf Kohlen, Erz und Eisen, sowie mit Salzlagern, 53 km lang 1886 eröffnet.

Königsberg-Labiau in der Nähe des Kurischen Haff; im lokalen Interesse letztgenannter Stadt, sowie als Abfuhrweg für die dortigen grossen Forsten und für den Fischhandel. Die 50 km lange Linie ist im Oktober 1889 eröffnet worden, bei unserer Aufrechnung also noch nicht mit inbegriffen.

Johannisburg-Lyck als mittleres Schlussstück der nunmehr halbkreisförmigen Linie Allenstein-Johannisburg-Lyck-Insterburg, 56 km lang 1885 eröffnet.

Hohenstein (bei Dirschau)-Schöneck-Berent im lokalen Interesse der beiden letztgenannten Städte, 53 km lang 1885 eröffnet.

Jatznick (an der Strecke Pasewalk-Stralsund)-Ueckermünde am kleinen Haff mit Hafenbahn, im Interesse des sehr entwickelungsfähigen, an Verkehrswegen aber armen Kreises Ueckermünde und zur besseren Verbindung der Stadt selbst, welche Industrie besitzt und eigene Rhederei hat, 21 km lang 1884 eröffnet.

Liegnitz-Goldberg i. Schl. im Interesse letztgenannter Stadt, deren Industrie und Gewerbthätigkeit von Jahr zu Jahr zunimmt, 21 km lang 1884 eröffnet.

Löwenberg-Greiffenberg-Friedeberg i. Schl. im lokalen Interesse der Städte Löwenberg und Friedeberg behufs Anschlusses derselben an Station Greiffenberg der schlesischen Gebirgsbahn, 30 km Neubau, 1884/85 eröffnet.

Oberröblingen (an der Halle-Casseler Zweigbahn)-Querfurt zur Abfuhr der Braunkohlengruben bei Schraplau und Querfurt sowie der landwirthschaftlichen Erzeugnisse der Umgegend, 15 km lang 1884 eröffnet.

Wernigerode-Ilsenburg am Harz, als westliche Fortsetzung der Wernigeroder Zweigbahn am Nordrande des Harzes zur Abfuhr für die Bergwerks- und Fabrikerzeugnisse von Ilsenburg und Umgegend, 9 km lang 1884 eröffnet.

Scharzfeld (an der Linie Nordhausen-Northeim)-Andreasberg am Oberharz zur Wiederbelebung des dortigen sehr zurückgegangenen Bergbaues, 15 km lang 1884 eröffnet.

Wabern (an der Main-Weserbahn)-Wildungen (bekannt als Badeort) als besserer Abfuhrweg für die in der Nähe befindlichen Staatsforsten, Eisenlager und Schieferbrüche, sowie im Interesse der dort hoch entwickelten reichen Landwirthschaft. 17 km lang 1884 eröffnet.

Westerburg-Hachenburg als Schlussstück der kreisförmigen Westerwaldbahn. 22 km lang 1886 eröffnet.

Rothe Erde (bei Aachen)-Montjoie-St. Vith-Prüm mit Zweigen nach Stolberg, nach Eupen und nach Malmedy (Hohe Vennbahn) zur Hebung der Landwirthschaft dieses nordwestlichsten Theils der Eifel, sowie zur Wiederbelebung der dortigen Industrie, Bergwerke, Stein- und Schieferbrüche, die mangels geeigneter Verkehrswege bedeutend zurückgegangen sind. Durch die bereits früher eröffnete Zweigbahn Prüm-Gerolstein wird dieser neuen Strecke auch Verbindung mit der eigentlichen Eifelbahn. Hiervon sind die Hauptstrecke und die Zweige nach Eupen und Malmedy in einer Gesammtlänge von 142 km 1885/88, der 7 km lange Zweig Walheim-Stolberg aber erst im Dezember 1889 eröffnet worden; Letzterer ist in unserer Aufrechnung also noch nicht mit enthalten.

Ahrweiler-Altenahr-Adenau, als Fortsetzung der von der Köln-Coblenzer Strecke abzweigenden Linie Remagen-Ahrweiler, behufs Erschliessung des im östlichen Theil der Eifel gelegenen Kreises Adenau, welcher ausgedehnte Forsten, Schwerspatgruben und Bleierzlager besitzt, und zur Belebung der Landwirthschaft, die hier die Haupterwerbsquelle bildet; 29 km lang 1886/88 eröffnet.

1883

ordnete das Neubaugesetz vom 21. Mai ebenfalls noch den Bau zweier Vollbahnen an und zwar:

Von Lauenburg a. d. Elbe (Endpunkt der preussischen Staatsbahnlinie Lüneburg-Lauenburg) nach Oldesloe, um, bei der bereits

in Aussicht genommenen Verstaatlichung der Altona-Kieler Eisenbahn, den Verkehr mit Schleswig-Holstein von der Lübeck-Büchener Privatbahn und der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, deren einer Theil der freien Stadt Hamburg gehört, unabhängig zu machen und gleichzeitig um den Winkel bei Hamburg abzuschneiden, doch ist die Linie, nachdem inzwischen auch die Berlin-Hamburger Bahn verstaatlicht worden war, nicht bis Lauenburg, sondern nur bis Schwarzenbeck (Station der Linie Büchen-Hamburg) nördlich von Lauenburg geführt und 36 km lang 1887 eröffnet worden.

Von Deutz nach Kalk, zur directen Verbindung der rechtsrheinischen Linie Oberlahnstein-Düsseldorf mit Köln, 4 km lang 1886 eröffnet.

Weiterhin wurde durch dieses Gesetz der Bau folgender Secundärbahnen angeordnet:

Von Lennep nach Dahlerau im Interesse der Industrie des Wupperthales, 9 km lang 1886 eröffnet.

Von Altenhundem (an der Ruhr-Siegbahn) nach Schmallenberg als Abfuhrweg für das industriereiche Lennethal, 10 km lang 1887 eröffnet.

Von Kirchen (an der Ruhr-Siegbahn) nach Freudenberg im Interesse der letztgenannten Stadt und der Blei- und Eisenerzgruben bei Niederfischbach, 14 km lang 1887/88 eröffnet.

Von Solingen über Wald und Gräfrath nach Vohwinkel bei Elberfeld im Interesse der industriereichen Städte Wald und Gräfrath, 14 km lang. Hiervon ist die Theilstrecke Vohwinkel-Wald bereits 1887, die Reststrecke Wald-Solingen aber erst im Februar 1890 eröffnet worden, Letztere also in unserer Aufrechnung nicht mit enthalten.

Von Hilchenbach über Erndtebrück nach Laasphe mit Zweig von Erndtebrück nach Raumland. Die Hauptlinie bildet zusammen mit den bereits unter 1880 bezw. 1882 (bei Erwerbung der Bergisch-Märkischen Bahn) behandelten Zweigbahnen Cölbe-Laasphe und Creuzthal-Hilchenbach eine neue Verbindung zwischen der Main-Weser- und der Ruhr-Siegbahn und dient gleichzeitig zur Abfuhr für die Hüttenwerke dortiger Gegend, sowie die Zweigbahn speciell den Schieferbrüchen bei Raumland. Hiervon sind die Theilstrecken Hilchenbach-Leimstruth und Laasphe-Feudingen, die mittlere Reststrecke Leimstruth-Feudingen sowie die Zweigbahn nach Raumland aber erst Ende 1889 bezw. 1890 eröffnet, die Letzteren also in unserer Aufrechnung nicht mehr mit enthalten. Die Gesammtlänge beträgt 58 km.

Von Praust (an der Linie Danzig-Dirschau) nach Karthaus in Westpreussen im Interesse des gleichnamigen Kreises, der bis jetzt noch jeder Bahnverbindung entbehrte, 41 km lang 1886 eröffnet.

Von Quedlinburg über Suderode und Gernrode nach Ballenstedt zur Hebung der Industrie des Unterharzes, 17 km lang 1885 eröffnet.

Von Gnesen nach Nakel im Interesse der Kreise Wongrowitz und Schubin und zur Abfuhr für den Gipsbruch nebst Gipsmühle und das Steinsalzlager bei Wapno, 75 km lang 1887 eröffnet.

Von Mittelsteine (Station der schlesischen Gebirgsbahn vor Glatz) an die österreichische Grenze gegen Ottendorf (Endstation einer Zweigbahn von Halbstadt in Böhmen) behufs weiterer Verbindung mit dem österreichischen Bahnnetz. Diese 8 km lange Linie ist erst im April 1889 eröffnet und deshalb in unserer Aufrechnung nicht mit enthalten. Sie ist an die „Oesterreich-Ungarische Staatseisenbahngesellschaft“ zu pachtweisem Betriebe überlassen.

Von Bromberg nach Fordon a. d. Weichsel im Interesse dieser Stadt mit ihrer Weichselschifffahrt, aus der Bromberg-Thorner Strecke heraus gebaut und mit einer Neubaustrecke von 5 km 1885 eröffnet.

Von Bentschen nach Meseritz in der Provinz Posen im Interesse des an Forst- und Landwirthschaft reichen, speciell auch Hopfenbau treibenden Kreises Meseritz, zu dem auch Bentschen gehört, 32 km lang 1885 eröffnet.

Von Münster über Warendorf und Rheda nach Lippstadt in Westfalen im Interesse der landwirthschaftlich reichen Kreise Warendorf und Wiedenbrück, 73 km lang 1887 eröffnet.

Von Hemer nach Iserlohn in Westfalen zur Zusammenschliessung der bereits früher eröffneten Zweigbahn von Fröndenberg nach Hemer und von Letmathe nach Iserlohn, 8 km lang 1885 eröffnet.

Von Aprath (Station der alten Prinz-Wilhelmsbahn Steele-Vohwinkel) nach Wülfrath in der Rheinprovinz im Interesse letztgenannter Fabrikstadt, 4 km lang 1886 eröffnet.

Von Altenkirchen (Station der Westerwaldbahn) nach Au (Station der Linie Deutz-Giessen) in der Rheinprovinz zur Verbindung der beiden genannten Bahnen, 13 km lang 1887 eröffnet.

Von Betzdorf (Linie Deutz-Giessen) unter Benutzung dieser bis Grünebach mit Neubau von da bis Daaden (Rheinprovinz) zur Abfuhr für die dortigen Eisenerzgruben, 8 km lang 1886 eröffnet.

Von Wengerohr (Station der Moselbahn Coblenz-Trier) nach der Kreisstadt Wittlich auf der Eifel, mit Fabriken, Wein- und Tabakbau sowie mit grossen fiscalischen Forsten, 4 km lang 1885 eröffnet.

Endlich ist noch laut Vertrag vom 27. August und Concession vom 21. November 1883 für Rechnung der königlichen Domänenverwaltung die von der Station Fischhausen der Ostpreussischen Südbahn abzweigende Strecke Fischhausen-Palmnicken zum erleichterten Betrieb der fiscalischen Bernsteingruben bei Palmnicken der genannten Privatbahngesellschaft in Generalentreprise zum Bau als normalspurige Secundärbahn übertragen und gleichfalls zum Betrieb überlassen worden. Dieselbe ist also Staatsbahn in Privatverwaltung und 18 km lang 1884 eröffnet.

1884

brachte die Verstaatlichung von neun Privatbahnen, der Oberschlesischen, der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn, der Altona-Kieler, der Posen-Kreuzburger Eisenbahn, der Berlin-Hamburger, der Hamburg-Bergedorfer, der Oels-Gnesener und der Tilsit-Insterburger Eisenbahn sowie den Ankauf des fürstlich lippeschen Antheils an der Linie Hannover-Minden und den der Bremenser Staatsbahnen.

Oberschlesische Eisenbahn, das grösste Privatbahnunternehmen von ganz Deutschland, einschliesslich der von dieser bereits erworbenen, früher selbstständig gewesenen Wilhelmsbahn, Neisse-Brieger Bahn und Niederschlesischen Zweigbahn mit den Linien Breslau-Oppeln-Cosel - österreichische Grenze gegen Oderberg mit Zweigen von Brieg nach Neisse, von Cosel und von Nendza in das Kohlenrevier, sowie von Ratibor nach Leobschütz; mit der Linie von Oppeln durch das Kohlenrevier über Kattowitz nach Oswiecim nebst Zweigen an die russische Grenze hinter Schoppinitz und an die österreichische Grenze hinter Myslowitz mit Anschluss in Oderberg, Myslowitz und Oswiecim an das österreichische und in Schoppinitz an das russische Bahnnetz, sowie ausserdem noch mit zahlreichen Zweigbahnen innerhalb des Kohlenreviers; ferner mit der Linie von Breslau über Glatz an die Grenze hinter Mittelwalde mit Anschluss an das österreichische Bahnnetz; in der Linie von Frankenstein über Neisse nach Cosel mit Zweigen an die österreichische Grenze hinter Ziegenhals und gegen Jägerndorf; mit der Linie Breslau-Lissa-Posen nebst Zweig von Lissa über Glogau nach Sagan und von da in Gabel nach Sorau und Hansdorf, und endlich mit der Linie Posen-Thorn nebst Zweigen von Inowrazlaw nach Bromberg

und nach Montwy in einer Gesammteigenthumslänge von rund 1545 km.

Der Kaufpreis stellte sich (bei vorheriger fester Rente von 10½ % an die gesammten St.-Actien) auf

212 737 612	Mk.	in 4 procentigen Consols an die St.-Actien Lit. A, C, D, E im Betrage von zusammen 81 042 900 Mk.
6 701 490	„	in 4 procentigen Consols an die St.-Actien Lit. B im Betrage von 3 527 100 Mk. und
4 228 500	„	an Convertirungsprämie für sämmtliche St.-Actien

223 667 602 Mk. und Uebernahme der Anleihen mit umlaufend 227 499 400 Mk., während dem Staat an Fonds 36 124 146 Mk. zufielen.

Verwaltung und Betrieb des Unternehmens, welche schon von 1857 ab à conto der Gesellschaft in Händen des Staates gelegen hatten, erfolgten nunmehr laut Gesetz vom 24. Januar 1884 vom 1 Januar 1883 ab auf eigene Rechnung desselben. Am 1. Juli 1886 ging die Bahn in das volle Eigenthum des Staates über bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner. Von den der Gesellschaft noch concessionirt gewesenen Zweigbahnen hatte sie Strehlen-Nimptsch 23 km, Dürrgoy-Zobten-Ströbel 40 km und Orzesche-Sorau in Oberschlesien 13 km lang noch selbst in Bauangriff genommen, doch wurden dieselben erst nach Verstaatlichung der Bahn in den Jahren 1884/85 und zwar als Secundärbahnen eröffnet. Von den ausserdem noch offen stehenden Concessionen führte der Staat später folgende aus: Czempin-Schrimm 20 km und Bojanowo-Guhrau 15 km, Beide 1885 eröffnet, Trachenberg-Herrnstadt 24 km und Losslau-Annaberg 18 km, Beide 1886 eröffnet, Oppeln-Neisse mit Zweig nach Deutsch Leippe (an der Linie Brieg-Neisse) 75 km lang 1887 und Gleiwitz-Orzesche 22 km lang 1888 eröffnet. Auch diese sind sämmtlich als Secundärbahnen ausgeführt. — In der oben angegebenen Gesammtlänge von 1545 km sind 105 km schmalspurige Zweigbahnen im Kohlenrevier (mit einer Spurweite von 0,785 m) einbegriffen, zu welchen der Staat später noch 6 km zubaute. Das Transportgeschäft auf diesen ist an einen Privatunternehmer verpachtet. Endlich besass die Gesellschaft noch verschiedene Bergwerke und eine Coaksanstalt, welche mit in den Besitz des Staates übergingen (cfr. Seite 445 u. ff.).

Bezüglich der Stargard-Posener Eisenbahn, welche von 1865 ab in Verwaltung und Betrieb der Oberschlesischen Eisenbahn (gegen eine feste Rente von 4½ % an die St.-Actien) gestanden hatte, trat der Staat an Stelle der Oberschlesischen Eisen-

bahn in den bezüglichen Vertrag ein. Derselbe ist übrigens finanziell an diesem Unternehmen seit dessen Gründung 1847 betheiligt, indem er hierbei St.-Actien im Betrage von 2 142 900 Mk. sowie eine $3^1/_2$ procentige Zinsgarantie für das gesammte Actiencapital übernommen hat, wofür er als Gegenleistung von dem Ueberschuss über 5 % Dividende den dritten Theil als Superdividende erhielt und die Bahn durch planmässige Amortisation der Privatactien allmählich zu Eigenthum erwirbt. Die Beendigung dieser Amortisation und der hierdurch bedingte Heimfall der Bahn an den Staat dürfte in 1895 zu erwarten sein; von einem vorherigen freihändigen Ankauf der Bahn scheint derselbe abzustehen. Nach dem oben erwähnten Vertrage hat er nunmehr eine feste Rente von $4^1/_2$ % an die St.-Actien zu zahlen und die Amortisation dieser, sowie die Verzinsung und Amortisation der seit 1886 auf 4 % convertirten Anleihen zu besorgen; die weiteren Reinerträge fallen dem Staate zu. Ult. 1888 waren von den St.-Actien noch 3 685 500 Mk. und von den Pr.-Obligationen noch 4 597 500 Mk. in Umlauf.

Die bisherige königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn wurde als solche aufgelöst und eine neue königliche Direction in Breslau errichtet, welcher die Oberschlesische, die Rechte-Oder-Ufer-, ein Theil der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, die Posen-Kreuzburger und später auch die Oels-Gnesener sowie die Stargard-Posener Eisenbahn unterstellt wurden.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn in der Linie Breslau-Königszelt-österreichische Grenze gegen Halbstadt mit Zweig nach Waldenburg und in der Linie Breslau-Raudten-Reppen-Küstrin-Stettin mit Zweig Raudten-Liegnitz-Königszelt Frankenstein in einer Gesammtlänge von 598,7 km incl. der Verbindungs- und Hafenbahnen bei Breslau, Fellhammer und Stettin.

Der Kaufpreis stellte sich (bei vorheriger fester Rente von $4^1/_2$ % an die St.-Actien) auf 43 031 250 Mk. in 4 procentigen Consols und 1 912 500 „ an Convertirungsprämie

Summa 44 943 750 Mk. (für die St.-Actien im Betrage von 38 250 000 Mk.), wozu noch die Anleihen mit umlaufend 79 690 100 Mk. kamen, während dem Staat an Fonds 5 440 543 Mk. zufielen. Die Bahn ging laut Gesetz vom 24. Januar 1884 mit Rechnung vom 1. Januar 1883 am 1. März 1884 in Verwaltung und Betrieb und am 1. Juli 1886 bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner in das volle Eigenthum des Staates über. Dieselbe erhielt für die Uebergangsperiode

eine besondere königliche Direction, während später die Strecken Breslau-Halbstadt und Frankenstein-Raudten der königlichen Direction in Berlin, die Linie Breslau-Raudten-Stettin aber der in Breslau unterstellt wurden. An Concessionen stand nur noch die von Stettin-Ostswine offen, indes ist dieselbe auch durch den Staat nicht zur Ausführung gekommen (cfr. Seite 290 u. ff.).

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn einschliesslich der mit dieser fusionirten alten Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn in der Strecke Breslau-Kreuzburg-Vossowska-Tarnowitz-Beuthen i. Oberschl.-Dzieditz (unter Anschluss an das österreichische Bahnnetz) mit Zweigen von Vossowska nach Oppeln, von Tichau nach Lazisk und von Schoppinitz nach Sossnowice (zum Anschluss an das russische Bahnnetz) in einer Gesammtlänge von 317 km incl. der anschliessenden Grubenbahnen. Der Kaufpreis stellte sich (bei vorheriger fester Rente von $7\frac{1}{10}$ % an die Stamm- und St.-Pr.-Actien) auf

41 625 000 Mk.	in 4procentigen Consols an die St.-Actien im Betrage von 22 500 000 Mk. und
41 625 000 „	in 4procentigen Consols an die St.-Pr.-Actien im Betrage von 22 500 000 Mk. sowie
2 250 000 „	Convertirungsprämie an beide Actiensorten.
85 500 000 Mk.,	

wozu noch die Anleihen mit umlaufend 16 629 500 Mark kamen, während dem Staat an Fonds 9 047 915 Mk. zufielen. Die Bahn ging laut Gesetz vom 24. Januar 1884 mit Rechnung vom 1. Januar 1883 am 1. März 1884 in Verwaltung und Betrieb und am 1. Januar 1886, bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner, in das volle Eigenthum des Staates über und wurde der königlichen Direction in Breslau unterstellt. Die von der Gesellschaft noch in Bauangriff genommene neue Strecke Kreuzburg-Lublinitz-Tarnowitz wurde 84 km lang erst unter Staatsverwaltung 1883/84 als Vollbahn eröffnet, die der Gesellschaft noch concessionirt gewesene Zweigbahn Hundsfeld-Trebnitz aber überhaupt erst vom Staat begonnen und 20 km lang 1886 als Secundärbahn eröffnet. Weitere Neubauconcessionen standen nicht offen (cfr. Seite 458 u. ff.).

Altona-Kieler Eisenbahn einschliesslich der früher selbstständig gewesenen Rendsburg-Neumünsterer Bahn in den Linien Altona-Neumünster-Kiel, Oldesloe-Neumünster-Rendsburg, Neumünster-Ascheberg-Neustadt i. Holstein, Kiel-Ascheberg, Altona-Blankenese-Wedel und dem westlichen Theil der Altona-Hamburger Verbindungsbahn Altona-Schulterblatt mit zusammen rund 299 km, wobei also die im Dezember 1883 (als bereits die Verwaltung des Unternehmens auf Rechnung des Staats geschah, aber vor Ueber-

gabe an diesen) eröffnete 9,5 km lange Strecke Blankenese-Wedel mit eingerechnet ist. Der Kaufpreis stellte sich (bei vorheriger fester Rente von $9\frac{1}{5}$ % an die St.-Actien) auf 42 435 000 Mk. in 4procentigen Consols und 553 500 „ Convertirungsprämie an die St.-Actien im Betrage von 18 450 000 Mk.

in Summa 42 988 500 Mk.,

wozu noch die Anleihen mit umlaufend 27 662 500 Mk. kamen, während dem Staat an Fonds 2 077 962 Mk. zufielen. Die Bahn ging laut Gesetz vom 24. Januar 1884 mit Rechnung vom 1. Januar 1883 am 1. März 1884 in Verwaltung und Betrieb und am 1. Januar 1887 bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner in das volle Eigenthum des Staates über. Dieselbe erhielt eine besondere königliche Direction mit Sitz in Altona, deren Wirkungskreis dann aber noch erweitert wurde. Mit dem Vermögen der Altona-Kieler Eisenbahn fielen dem Staat noch St.-Actien der Schleswigschen Eisenbahnen im Betrage von 8 175 000 Mk., von der Westholsteinischen Bahn Stamm- und St.-Pr.-Actien in Höhe von 300 000 Mk. und von der Kreis Oldenburger Bahn St.-Actien im Betrage von 400 000 Mk. zu. Neubauconcessionen standen nicht offen. Bezüglich der Schleswigschen Bahnen und der Kreis Oldenburger Privatbahn, welche in Verwaltung und Betrieb der Altona-Kieler Gesellschaft standen, trat der preussische Staat in die bezüglichen Verträge ein. Hiervon erwarb er die Schleswigschen Bahnen 1885 zu Eigenthum (cfr. Seite 211 u. ff.).

Posen-Kreuzburger Eisenbahn in der 200,4 km langen Linie Posen-Kreuzburg, wozu noch die Güterverbindungsgleise bei Kempen an die Breslau-Warschauer Bahn und bei Posen an die Märkisch-Posener Bahn mit zusammen 2,9 km kommen. Der Staat erwarb dieselbe ohne vorherige Rentenzahlung durch sofortige Einlösung der St.-Actien im Betrage von 14 205 000 Mk. für 4 735 000 Mk. in 4procentigen Consols, und der St.-Pr.-Actien von 21 600 000 Mk. für 21 600 000 „ in 4procentigen Consols

in Summa 26 335 000 Mk.,

wozu noch die volle Anleihe mit 1 200 000 Mk. kam, während an Fonds dem Staate 1 435 514 Mk. zufielen. Die Bahn ging laut Gesetz vom 24. Januar 1884 mit Rechnung ab 1. Januar am 1. März desselben Jahres in Verwaltung und Betrieb und 1885, bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihe als Selbstschuldner, in das volle Eigenthum des Staats über und wurde der königlichen Direction

in Breslau unterstellt. Neubauconcessionen standen nicht offen (cfr. Seite 464 u. ff.).

Die innerhalb des Fürstenthums Schaumburg-Lippe gelegene und seinerzeit von Hannover auf Kosten des regierenden fürstlichen Hauses gebaute 24 km lange Theilstrecke der Linie Hannover-Minden erwarb Preussen laut Gesetz vom 24. Januar 1884 mit Rechnung vom 1. April 1883 für 13 000 000 Mk. in 4procentigen Consols zu vollem Eigenthum (cfr. Seite 167 u. ff.).

Berlin-Hamburger Eisenbahn in der Linie Berlin-Wittenberge-Büchen-Bergedorf nebst den Zweigen Wittenberge-Lüneburg-Buchholz und Büchen-Lauenburg a. d. Elbe sowie mit Anschluss an die Berliner Stadtbahn in einer Gesammtlänge von 433,5 km, wozu noch die Anschlussgleise an die Berliner Verbindungsbahn, mehrere Anschlussgleise in Wittenberge und ein Hafengleis in Dömitz, zusammen 3,1 km lang, kommen. Der Kaufpreis stellte sich (bei vorheriger fester Rente von $16^1/_2$ %) auf

61 875 000 Mk. in 4procentigen Consols und
1 500 000 „ Convertirungsprämie

in Summa 63 575 000 Mk. an die St.-Actien im Betrage von 15 000 000 Mk., wozu noch die Anleihen mit umlaufend 48 794 100 Mark kamen, während dem Staat an Fonds 7 830 000 Mk. und eine Darlehnsforderung an die Stadt Perleberg im Betrage von 200 000 Mk. zufielen. Die Bahn ging laut Gesetz vom 17. Mai 1884 mit Rechnung vom 1. Januar am 1. Juli desselben Jahres in Verwaltung und Betrieb und 1886 bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner in das volle Eigenthum des Staates über. Sie erhielt für die Uebergangsperiode zusammen mit der anschliessenden Bergedorf-Hamburger Bahn eine besondere königliche Direction, wurde dann aber der in Altona unterstellt. Die der freien Stadt Hamburg gehörende Hamburg-Bergedorfer Bahn, welche die Berlin-Hamburger Gesellschaft in Pacht und Betrieb gehabt hatte, erwarb der preussische Staat gleichzeitig, und bezüglich des ebenfalls der Stadt Hamburg gehörenden Theils der Altona-Hamburger Verbindungsbahn trat er an Stelle der Gesellschaft in den Pacht- und Betriebsvertrag ein. Ausserdem löste er die dem Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin aus dem Berlin-Hamburger Unternehmen zustehenden Eisenbahn-Staats- und Communalabgaben durch einmalige Zahlung von 4 000 000 Mk. und die der freien Stadt Hamburg an der Berlin-Hamburger und der Venlo-Hamburger Bahn zustehenden Abgaben durch einmalige Zahlung von 100 000 Mk. ab. Neubauconcessionen standen nicht offen (cfr. Seite 253 u. ff.).

Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn in der gleichnamigen 15 km langen Strecke, Eigenthum der freien Stadt Hamburg. Der preussische Staat zahlte ohne vorherige feste Rente als Kaufpreis 14 000 000 Mk. und übernahm den Rest der Anleihe mit 1 856 256 Mk. als Selbstschuldner. Die Bahn ging laut Gesetz vom 17. Mai 1884 am 1. Juli desselben Jahres sofort in das volle Eigenthum Preussens über und erhielt zusammen mit dem Berlin-Hamburger Unternehmen für die Uebergangsperiode eine besondere königliche Direction, wurde dann aber der in Altona unterstellt. In diesen Kauf war der Erwerb des 0,35 km langen Anfangsstückes der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn vom Berliner Bahnhof bis Bahnhof Klosterthor (in der Stadt Hamburg) einbegriffen (cfr. Seite 340 u. ff.).

Oels-Gnesener Eisenbahn in der gleichnamigen Linie nebst Ladegleis nach dem Warthehafen bei Orzechowo mit zusammen 161 km. Der Staat zahlte ohne vorherige feste Rente für die Stamm-Actien im Betrage von

5 250 000 Mk.: 1 312 500 Mk. in 4procentigen Consols und für die St.-Pr.-Actien von
13 950 000 „ : 10 462 500 „ in 4procentigen Consols

in Summa 11 775 000 Mk., wozu noch die Anleihe von 1880 mit umlaufend 2 985 000 Mk. kam, während an Fonds dem Staate 923 147 Mk. zufielen. Die Bahn ging laut Gesetz vom 17. Mai 1884 am 1. Juli desselben Jahres für Rechnung der Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb, am 1. Januar 1886 aber bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner direct in das volle Eigenthum des Staates über und wurde der königlichen Direction in Breslau unterstellt. Neubauconcessionen standen nicht offen (cfr. Seite 455 u. ff.).

Tilsit-Insterburger Eisenbahn in der 54 km langen gleichnamigen Strecke. Der Staat erwarb diese Bahn laut Gesetz vom 17. Mai 1884 mit Rechnung vom 1. Januar und Uebernahme am 1. Juli desselben Jahres ohne vorherige Rentenzahlung sofort zu vollem Eigenthum und zahlte für die St.-Actien im Betrage von

4 600 200 Mk.: 1 150 050 Mk. und für die St.-Pr.-Actien im Betrage von
4 666 800 „ : 4 666 800 „

in Summa 5 816 850 Mk. in 4procentigen Consols. Anleihen befanden sich nicht im öffentlichen Verkehr. An Fonds fielen dem Staat 722 005 Mk. zu. Die Bahn wurde der königlichen Direction in Bromberg einverleibt und gehört dort zum Betriebsamt Königsberg. Neubauconcessionen standen nicht offen (cfr. Seite 512 u. ff.).

Bremensche Staatsbahnen in den Linien Uelzen-Langwedel und Geestemünde-Bremerhaven sowie in der Bahn von dem Hauptbahnhofe nach dem Weserbahnhofe in der Stadt Bremen, zusammen 106 km lang. Weiterhin war die freie Stadt Bremen noch finanziell betheiligt bei den hannöverschen Linien Wunstorf-Bremen und Bremen-Geestemünde. Auf den Erwerb des bremenschen Antheils an der Linie Bremen-Oldenburg, des Weserbahnhofes in der Stadt Bremen sowie der Bahnhofsanlagen in Bremerhaven verzichtete Preussen. Alle übrigen vorstehend genannten Eisenbahnunternehmungen und finanziellen Betheiligungen an den hannöverschen Bahnen kaufte Preussen laut Vertrag von 1883 und zahlte als Kaufpreis und zur Ablösung der Abgaben aus dem ehemals Köln-Mindener Eisenbahnunternehmen 36 000 000 Mk. Das Eigenthumsrecht ging laut Gesetz vom 17. Mai 1884 mit Rechnung vom 1. April 1883 am 1. Juli 1884 auf den preussischen Staat über. In Verwaltung und Betrieb von Preussen waren die in Rede stehenden Linien bereits 1866 bezw. 1880 bei Erwerb der hannöverschen bezw. der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn übergegangen.

Das Neubaugesetz vom 4. April 1884 ordnete nur den Bau von Secundärbahnen an und zwar für folgende Linien:

Labiau-Tilsit als Fortsetzung der bereits 1882 angeordneten Bahn Königsberg-Labiau im lokalen Interesse der fruchtbaren Kreise Labiau, Niederung und Tilsit sowie zur Abkürzung des Winkels bei Insterburg für den Verkehr von Tilsit nach Königsberg. Längenanschlag 69 km*).

Allenstein-Hohenstein-Soldau im Interesse dieses landwirthschaftlich reichen Landstrichs sowie auch speciell wegen der dortigen fiscalischen Forsten und fischreichen Seen, 78 km Neubau 1887/88 eröffnet.

Jablonowo-Soldau als Schlussstück einer durchgehenden Linie von Ruhnow (an der hinterpommerschen Staatsbahnlinie Stargard-Köslin) bis an die russische Grenze, daher von strategischer Bedeutung, sowie im Interesse des Kreises Strasburg in Westpreussen, der durch die bisherige Isolirung in seinen wirthschaftlichen Verhältnissen zurückgegangen ist, 79 km lang 1886/87 eröffnet.

Von Simonsdorf (bei Marienburg) nach Tiegenhof in der Nähe des frischen Haffs, um dem äusserst fruchtbaren Marienburger Werder besseren Abfuhrweg zu schaffen, 21 km lang 1886 eröffnet.

---

*) Die nach dem 1. April 1889 zur Eröffnung gelangten Strecken sind in unserer Gesammtaufrechnung noch nicht enthalten und diejenigen, bei welchen kein Eröffnungstermin angegeben, waren bis Juli 1890 überhaupt noch nicht dem Verkehr übergeben.

Posen-Wreschen (an der Linie Oels-Gnesen) zur Erleichterung des bereits lebhaften Verkehrs zwischen der Provinzialhauptstadt Posen mit Stadt und Kreis Wreschen, 49 km lang 1887 eröffnet.

Lissa i. Posen - Jarotschin (Kreuzungspunkt der Oels-Gnesener und Posen-Kreuzburger Staatsbahnlinie) zur Hebung der hier sehr entwickelungsfähigen Landwirthschaft und im Interesse des lebhaften Viehhandels daselbst, 69 km lang 1888 eröffnet.

Von Lissa i. Posen über Krotoschin (an der Staatsbahnlinie Oels - Gnesen) nach Ostrowo (an der Staatsbahnlinie Posen - Kreuzburg), aus gleichen Rücksichten wie die vorgenannte Linie. Sie ist von dem Abzweigungspunkt Kankel bei Lissa 87 km lang und 1888 dem Verkehr übergeben worden. Die beiden letztgenannten Bahnen haben auch strategische Bedeutung als Fortsetzung der Linien aus Mitteldeutschland bis dicht an die russische Grenze.

Von Bentschen (Station der Linie Frankfurt a. O. - Posen) nach Wollstein zur Hebung der Land- und Forstwirthschaft sowie der Viehzucht des Kreises Bomst und als Abfuhrweg für die dortigen zahlreichen Brennereien, 23 km lang 1886 eröffnet.

Bitterfeld-Stumsdorf (Station der Staatsbahnlinie Magdeburg-Leipzig) als Abfuhrweg für die dortigen Braunkohlengruben und Zuckerfabriken. Bauanschlag 20 km.

Von Cönnern (Station der Staatsbahnlinie Halle-Aschersleben) über Bernburg nach Calbe a. S. (Station der Staatsbahnlinie Berlin-Wetzlar), um diesen äusserst fruchtbaren, gewerb- und industriereichen Landstrich mit Braunkohlengruben, Kali-, Steinsalzlagern und Kalksteinbrüchen, Brennereien und Zuckerfabriken einen weiteren Abfuhrweg zu geben. Hierbei wird die Theilstrecke Baalberge-Bernburg der Linie Köthen-Bernburg mitbenutzt; die Neubaustrecken Cönnern-Baalberge und Bernburg-Calbe a. S. sind zusammen 26 km lang und Ende 1889 bezw. im Sommer 1890 eröffnet worden.

Merseburg - Mücheln im Geiselthal zur Erschliessung der dort vorhandenen mächtigen Braunkohlenlager und als Abfuhrweg der Zuckerfabriken und anderen zahlreichen industriellen Etablissements dieses dicht bevölkerten, sehr ertragsreichen und schon in hoher Cultur stehenden Landstrichs, 16 km lang 1886 eröffnet.

Naumburg a. S. (Station der Staatsbahnstrecke Halle-Eisenach)-Artern (Station der Staatsbahnstrecke Sangerhausen - Erfurt) durch das Unstrutthal. Diese Bahn war bereits 1851 von Privatunternehmern projectirt und 1872 einer hierzu gebildeten Gesellschaft (cfr. Seite 514) concessionirt, doch musste Letztere, in den Sturz der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft verwickelt, ihr Project vor Ver-

wirklichung wieder aufgeben. Das Unstrutthal ist reich an Bodenfrüchten, bedeutenden Zuckerfabriken, Steinbrüchen, Gipslagern, Brennereien und anderen gewerblichen Etablissements. Diese Linie ist 55 km lang Ende 1889 eröffnet.

Dahlerau-Langerfeld (bei Barmen) als Fortsetzung der 1883 genehmigten Zweigbahn Lennep-Dahlerau zum Anschluss an die Strecke Dortmund-Elberfeld im Interesse des industriereichen Wupperthales, 12 km lang. Davon ist die 5 km lange Theilstrecke Dahlerau-Beyenburg 1888, die Reststrecke mit 6 km dagegen erst 1890 eröffnet.

Ründeroth-Derschlag als weitere Fortsetzung der von Siegburg ausgehenden Aggerthalbahn, speciell im Interesse des industriereichen Kreises Gummersbach und zur Wiedererschliessung der dortigen brach liegenden Eisenstein- und Bleierzgruben, 14 km lang 1887 eröffnet.

Lommersweiler bei St. Vith-luxemburgische Grenze gegen Ulflingen zur Verbindung der Eifelbahn und Hohe Vennbahn mit dem Luxemburger Eisenbahnnetz, 16 km lang Ende 1889 dem Verkehr übergeben.

Langenlonsheim (an der 1882 verstaatlichten Rhein-Nahebahn)-Simmern als Mittelpunkt des Hunsrücks zur Hebung des Wohlstandes dieses fast ebenso armen Gebirgslandes wie die Eifel sowie als Abfuhrweg der dortigen Kalklager und ausgedehnten Staatsforsten; sie ist 37 km lang und Ende 1889 eröffnet.

Trier-Hermeskeil, Mittelpunkt des Hochwaldgebirges, zur Hebung des Wohlstandes auch in diesem armen Gebirgslande, dessen Bergwerke auf Blei, Ocker und Steine zum Theil schon seit Jahren brach liegen; sie ist 53 km lang und im Sommer 1889 eröffnet worden.

1885

brachte die Verstaatlichung von vier Privatbahnen, der Halle-Sorau-Gubener, der Münster-Enscheder, der Schleswigschen und der Braunschweigischen Eisenbahn.

Halle-Sorau-Guben, welche Bahn bereits seit 1877 für Rechnung der Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb des Staates stand, in der Linie Halle-Cottbus und von da in Gabel nach Sorau und Guben nebst Zweig von Eilenburg nach Leipzig mit zusammen 294,3 km, incl. der Anschlussgleise an die von ihr durchschnittenen Bahnen über 301,5 km lang. Der Staat erwarb dieselbe durch sofortigen Umtausch der Actien ohne vorherige Rentenzahlung direct zu vollem Eigenthum und zahlte

für 20 250 000 Mk. St.-Actien:	10 125 000	Mk.	in 4procentigen Consols
für 20 250 000 „ St.-Pr.-Actien:	22 781 250	„	in 4procentigen Consols und an
Convertirungsprämie für Letztere baar	506 250	„	

Summa 33 412 500 Mk., wozu noch die Anleihen mit umlaufend 26 260 900 Mk. kamen, während ihm an Fonds 3 634 365 Mk. zufielen. Die Bahn ging laut Gesetz vom 23. Februar 1885 mit Rechnung vom 1. Januar 1884 am 1. April 1885 in das volle Eigenthum des Staates über. Neubauconcessionen standen nicht mehr offen (cfr. Seite 337 u. ff.).

Münster-Enschede, welche Bahn der Staat ebenfalls bereits seit 1872 für Rechnung der Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb hatte, in der Linie Münster-Gronau-holländische Grenze gegen Enschede, 59 km lang. Auch diese erwarb der Staat durch Einlösung der Actien ohne vorherige Rentenzahlung sofort zu vollem Eigenthum und zahlte

für 2 250 000 Mk. St.-Actien:	140 625	Mk.	in 4procentigen Consols und
für 4 050 000 „ St.-Pr.-Actien:	506 250	„	in 4procentigen Consols

Summa 646 875 Mk., wozu noch die Anleihe mit umlaufend 2 100 000 Mk. kamen, während ihm an Fonds 337 787 Mk. zufielen. Die Bahn ging laut Gesetz vom 23. Februar 1885 mit Rechnung ab 1. April 1884 am 1. April 1885 in das volle Eigenthum des Staates über. Neubauconcessionen standen nicht offen (cfr. Seite 423 u. ff.).

Die Schleswigschen Eisenbahnen in den Linien Rendsburg-Flensburg-dänische Grenze gegen Vamdrup mit Zweigen nach Tönning, nach Tondern, nach Apenrade und nach Hadersleben in einer Gesammtlänge von 233,4 km. — Von dieser Bahn waren dem Staat bereits bei Erwerb der Altona-Kieler Eisenbahn St.-Actien im Betrage von 8 175 000 Mk. zugefallen, und er erwarb sie nun durch Einlösung der noch übrigen Privatactien im Betrage von 5 703 000 Mk. gegen 4procentige Consols im Betrage von 7 128 750 Mark und Uebernahme der Anleihen mit umlaufend 13 818 000 Mk. als Selbstschuldner direct zu vollem Eigenthum, wobei ihm an Fonds 971 250 Mk. in Actien der Gesellschaft zufielen. Die Bahn, welche seit Erwerb der Altona-Kieler Bahn 1884 bereits in Verwaltung und Betrieb des Staats, gegen eine feste Rente von 5 % an die St.-Actien und Bedienung der Anleihen, gestanden hatte, ging laut Gesetz vom 23. Februar 1885 am 1. April desselben

Jahres in das volle Eigenthum desselben über. Neubauconcessionen standen nicht offen (cfr. Seite 497 u. ff.).

Braunschweigische Eisenbahn in den Linien hannöversch/braunschweigische Grenze-Braunschweig-Wolfenbüttel-Oschersleben, Braunschweig-Helmstedt, Helmstedt-Schöningen-Jerxheim-Börsum-Seesen-Kreiensen-Holzminden mit Zweig nach Trendelbusch, Wolfenbüttel-Harzburg, Neuekrug-Langelsheim-Goslar-Grauhof, Seesen-Grenze gegen Osterode und getrennt von ihrem eigenen Bahnnetz von Salzderhelden (Station der hannöverschen Staatsbahnlinie Hannover-Göttingen) nach Einbeck (beide Orte in der Provinz Hannover) in einer Gesammtlänge von 357 km. Die gesammten St.-Actien dieses Unternehmens waren bereits mit Erwerb der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn 1880 bezw. 1882 in den Besitz des preussischen Staats gelangt, und die gegenwärtige Uebernahme der Bahn war deshalb in finanzieller Beziehung rein formeller Natur, wogegen dadurch Preussen Verwaltung und Betrieb in seine Hand bekam. Laut Gesetz vom 23. Februar 1885 übernahm der preussische Staat mit Rechnung ab 1. Januar 1884 am 1. April 1885 die Bahn für ewige Zeiten auf seine Rechnung in Verwaltung und Betrieb gegen eine feste Rente von $1\frac{1}{2}$ % an die ihm bereits gehörigen St.-Actien und mit dem Recht jederzeitigen gänzlichen Erwerbes der Bahn gegen Zahlung von 13 500 000 Mk. für die St.-Actien und Uebernahme der Anleihen und der Rentenschuld an den braunschweigischen Staat. Von den Anleihen waren ult. 1883 im Ganzen noch 12 575 500 Mk. im Umlauf, und die Rentenschuld belief sich auf 47 692 883 Mk., wogegen dem Staat an Fonds 3 858 987 Mk. zufielen. Die 4procentige Anleihe mit umlaufend 3 400 000 Mk. wurde per 3. Januar 1887 zum Umtausch in $3\frac{1}{2}$procentige Consols bezw. Rückzahlung gekündigt, während die $4\frac{1}{2}$procentige Anleihe und die 5procentige Rentenschuld bestehen blieb. Die Bahn erhielt für die Uebergangsperiode eine besondere königliche Direction, wurde dann aber der königlichen Eisenbahndirection Magdeburg unterstellt, wo sie zum grössten Theil zum Betriebsamt Braunschweig gehört. An Neubauconcessionen stand noch Braunschweig-Grenze gegen Hildesheim offen, welche Linie seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung zur Ausführung gelangt ist.

Das Neubaugesetz vom 7. Mai 1885 ordnete zunächst wieder den Bau zweier Vollbahnen an:

Der soeben und schon früher bei Erwerbung der Hannover-Altenbekener Bahn behandelten Linie Hildesheim-Braunschweig zur directen Verbindung dieser beiden industriereichen Städte, aber auch

für den Durchgangsverkehr berechnet, unter Abzweigung von der Linie Braunschweig - Hannover bei Station Gr. Gleidingen, 34 km lang im Betriebsjahr 1888/89 eröffnet, und der Linie

Hochneukirch (Station der Linie M. Gladbach-Jülich) - Grevenbroich (Station der Linie Neuss-Düren) zur besseren Abfuhr für die dort reich entwickelte Landwirthschaft und Industrie; mit Rücksicht auf die der Zukunft vorbehaltene Fortsetzung nach Köln, wodurch diese Linie eine wichtige Abkürzung für den grossen Verkehr bringen wird, als Vollbahn hergestellt und 10 km lang im Mai 1889 eröffnet.

Ausserdem bestimmte dieses Gesetz den Bau folgender Secundärbahnen:

Oppeln - Namslau zur Belebung der Industrie des nördlichen Theils vom Kreise Oppeln sowie als Abfuhrweg für die Erzeugnisse der Landwirthschaft und der dortigen grossen fiscalischen Forsten, 57 km lang im August 1889 eröffnet.

Glatz-Rückers zur Hebung des Wohlstandes und der Industrie im südwestlichen Theile des Kreises Glatz, zur Erschliessung der dort vorhandenen Eisenerzlager, als Abfuhrweg für die grossen Steinbrüche und fiscalischen Forsten sowie im Interesse der Badeorte Reinerz und Cudowa; Bauanschlag 19 km.

Rogasen-Inowrazlaw zur Hebung der Landwirthschaft in den Kreisen Wongrowitz und Schubin, zur Erweiterung des Absatzgebietes der bedeutenden Salzwerke bei Inowrazlaw und der vorzügliches Material liefernden Kalksteinbrüche bei Pakosch und Bartschin, sowie zur besseren Ausnutzung der fiscalischen Forsten und endlich im Interesse der Kreisstadt Wongrowitz, 96 km lang. Davon ist die 19 km lange Theilstrecke Rogasen-Wongrowitz 1888, die Reststrecke mit 78 km aber erst im Juni 1889 eröffnet worden.

Deutsch Krone - Callies, als westliche Fortsetzung der unter 1880 behandelten Zweigbahn Schneidemühl - Deutsch Krone, zur Erschliessung des westlichen Theils des Kreises Deutsch Krone und zur besseren Ausnutzung der dortigen fiscalischen Forsten, 45 km lang 1888 eröffnet.

Löwenberg i. d. Mark (Station der Staatsbahnlinie Berlin-Stralsund) - Templin, zur Erschliessung des Kreises Templin, im Interesse seiner Kreisstadt und der industriellen Stadt Zehdenik, 33 km lang 1888 eröffnet.

Stralsund-Velgast-Rostock mit Zweig Velgast-Barth als letztes noch fehlendes Mittelglied der Ostseeküstenbahn, daher von strategischer Bedeutung, zur Verbindung der Seestädte Stralsund, Barth und Rostock untereinander, zur besseren Verwerthung der land-

wirthschaftlichen Producte und der ausgedehnten fiscalischen Forsten. Diese Linie war bereits 1861 seitens der Regierung ins Auge gefasst, gelangte aber nicht zur Verwirklichung, weil sie von dem damaligen Staatsbahnnetz vollständig abgelegen war und Privatunternehmer sich für dieselbe nicht fanden. Die Theilstrecke Stralsund-Velgast-Ribnitz und der Zweig nach Barth sind, zusammen 55 km lang, am 1. Juli 1888, die 28 km lange Reststrecke Ribnitz-Rostock aber erst am 1. Juli 1889 dem Verkehr übergeben.

Neustadt a. d. Dosse - Meyenburg - mecklenburgische Grenze bei gleichzeitigem Weiterbau in Mecklenburg bis Plau seitens der Güstrow-Plauer Eisenbahngesellschaft. Zur Erschliessung des Kreises Ostprignitz in der Richtung von Süden nach Norden sowie zur Förderung des Vieh- und Getreidehandels nach Berlin und Hamburg, 64 km lang 1887 eröffnet.

Hannover - Walsrode - Visselhövede (Station der Linie Uelzen-Bremen) zur Erschliessung dieses landwirthschaftlich reichen Landstrichs und im Interesse der gewerbreichen Stadt Walsrode, 73 km Neubau im Sommer 1890 eröffnet.

Fulda-Gersfeld zur Erschliessung des an Basalt, Thon, Erzen, Braunkohlen und Steinbrüchen reichen südlichen preussischen Theils vom Rhöngebirge, dessen wirthschaftliche Verhältnisse mangels geeigneter Verkehrswege zurückgegangen sind, 23 km lang 1888 eröffnet.

Warburg-Arolsen (Hauptstadt des Fürstenthums Waldeck) zur Hebung der dortigen Land- und Forstwirthschaft sowie zur erhöhten Ausbeute der Eisensteingruben und Steinbrüche, 25 km lang im Mai 1890 eröffnet.

Wissen (Station der Linie Deutz - Giessen) - Morsbach an der Wisser im östlichen Theil der Rheinprovinz zur Erschliessung bezw. Wiederbelebung des mineralreichen Wisserthales, dessen Bergbau auf Kupfer, Blei, Eisenerze und dessen Stahlfabrikation mangels geeigneter Verkehrswege derartig zurückgegangen ist, dass die meisten Gruben und Hochöfen still stehen; Bauanschlag 12 km.

Schee (Station der bei Erwerb der Rheinischen Eisenbahn behandelten Linie Barmen-Hattingen) - Silschede zur Belebung der dortigen reichen Kohlenfelder, 9 km lang im November 1889 eröffnet.

1886

brachte keine Eisenbahnverstaatlichungen, dagegen wurde inhaltlich des Neubaugesetzes vom 19. April wieder die Ausführung einer Vollbahn angeordnet:

Wrist (Station der Linie Altona-Kiel)-Itzehoe (Station der ehemaligen Schleswig-Holsteinischen Marschbahn) zur Abkürzung des Winkels bei Elmshorn für den Verkehr der an Gewerbe, Industrie und Handel reichen Stadt Itzehoe und ihrer landwirthschaftlich reichen Umgegend nach Lübeck und den Ostseehäfen, aber auch von militärischer Wichtigkeit, da sie das Lockstedter Lager in das Schienennetz zieht; die Eröffnung der 21 km langen Linie ist im August 1889 erfolgt.

Dasselbe Gesetz bestimmte den Bau folgender Secundärbahnen:

Garnsee (Station der unter 1880 behandelten Linie Thorn-Marienburg) - Lessen als Verkehrsmittelpunkt einer landwirthschaftlich sehr ertragreichen Umgegend, 14 km lang 1886 eröffnet.

Wreschen-Strzalkowo (Grenzort gegen Russland) als Fortsetzung der Zweigbahn Posen - Wreschen, um die Verkehrsbeziehungen zwischen den polnischen Grenzbezirken und Posen zu erleichtern, 18 km lang 1888 eröffnet.

Rokietnice (bei Posen) - Pinne - Birnbaum - Meseritz zur Hebung der Landwirthschaft und des Viehhandels, 94 km lang. Davon ist Meseritz-Birnbaum 1887 und die Reststrecke 1888 eröffnet.

Gollnow (Station der Altdamm-Colberger Eisenbahn) - Cammin mit Zweig nach Wollin zur Erschliessung des landwirthschaftlich sehr ertragsfähigen Kreises Cammin und der Insel Wollin, die noch jeder Eisenbahn entbehren. Bauanschlag 63 km

Wriezen (Station der Linie Frankfurt a. O. - Angermünde)-Jädickendorf (Station der Linie Küstrin-Stettin) mit fester Oderbrücke zur Erschliessung des äusserst fruchtbaren Nieder-Oderbruches, Bauanschlag 36 km.

Grunow (Station der Linie Frankfurt-Cottbus)-Beeskow zur Hebung des Wohlstandes im Kreise Beeskow, der bisher noch jeder Eisenbahn entbehrte, 9 km lang 1888 eröffnet.

Striegau (Station der Linie Liegnitz-Königszelt)-Bolkenhain, im Interesse dieser letztgenannten gewerbfleissigen und industriereichen Stadt, Bauanschlag 20 km.

Teutschenthal (an der Halle-Casseler Zweigbahn)-Salzmünde im Interesse des Salzathales mit seiner hochentwickelten Industrie sowie zur besseren Ausbeutung der dort vorhandenen Braunkohlengruben und Steinbrüche, 9 km lang 1888 eröffnet.

Schönebeck (Station der Linie Magdeburg-Leipzig)-Blumenberg (Station der Linie Magdeburg-Oschersleben) als weiterer Abfuhrweg dieses landwirthschaftlich und industriell hochentwickelten Landstrichs (Magdeburger Börde genannt). Bauanschlag 24 km.

Oebisfelde (Station der Linie Stendal-Lehrte)-Salzwedel (Station der Linie Stendal-Uelzen) zur Hebung des Wohlstandes der Kreise Stendal und Salzwedel, 60 km lang im November 1889 eröffnet.

Braunschweig-Gifhorn (Station der Linie Stendal-Lehrte) und weiter nördlich bis an die grossen Torfmoore zur besseren Ausnutzung dieser sowie im wirthschaftlichen Interesse des Kreises Gifhorn; hiervon ist die Strecke nördlich von Gifhorn bis zum Dorfe Triangel im November 1889 und die südlich von Gifhorn in Richtung auf Braunschweig bis zum Dorfe Meine, zusammen 18 km lang, im Juli 1890, die Reststrecke Meine-Braunschweig mit 20 km aber bislang noch nicht eröffnet.

Wulften (Station der Linie Nordhausen-Northeim)-Duderstadt-Leinefelde zur Hebung des Wohlstandes auf dem landwirthschaftlich armen Eichsfelde. Hiervon ist Wulften-Duderstadt mit 21 km im November 1889, die Reststrecke aber, auf 17 km veranschlagt, bis zum 1. Juli 1890 noch nicht eröffnet.

Fulda-Tann zur Erschliessung des nördlichen preussischen Theils vom Rhöngebirge, welcher sich bedeutender Viehzucht erfreut, dessen Bodenschätze aber mangels geeigneter Abfuhrwege bislang fast werthlos gewesen sind. Hiervon ist die 14 km lange Theilstrecke Fulda-Bieberstein im Juni 1889, die Reststrecke mit 23 km aber bis zum 1. Juli 1890 noch nicht eröffnet.

Sarnau (Station der Linie Cölbe-Laasphe)-Frankenberg in Hessen-Nassau zur Erschliessung des Kreises Frankenberg, dessen wirthschaftliche Verhältnisse mangels jeder Eisenbahnverbindung gänzlich zurückgegangen sind, sowie zur Ausbeutung der dortigen bedeutenden fiscalischen Forsten, Erzlager, Stein- und Schieferbrüche, 25 km lang im Juli 1890 eröffnet.

Schmallenberg-Fredeburg (Pr. Westfalen) als Fortsetzung der unter 1883 behandelten Zweigbahn Altenhundem-Schmallenberg und speciell zur Erschliessung der grossartigen Schieferbrüche bei Fredeburg, 6 km lang im November 1889 eröffnet.

Wiesbaden-Langenschwalbach zur Hebung des Wohlstandes der armen westlichen Hälfte des Untertaunuskreises durch Schaffung eines Abfuhrweges für die dortigen Forsten, Erzlager und Schieferbrüche sowie zur Wiederbelebung des im Rückgange befindlichen Badeortes Langenschwalbach, 21 km lang im November 1889 eröffnet.

Krebsöge (Station der unter 1883 behandelten Zweigbahn Lennep-Dahlerau)-Rade vorm Wald im Interesse der Industrie des Wupperthales, sowie speciell in dem der letztgenannten Stadt mit lebhaftem Viehhandel, 8 km lang im November 1889 eröffnet.

Elberfeld-Cronenberg zur Wiederbelebung der früher sehr bedeutenden, aber bereits zurückgegangenen Eisen- und Stahlindustrie der Stadt Cronenberg. Bauanschlag 11 km.

Wülfrath-Velbert in der Nähe von Elberfeld, als Fortsetzung der unter 1883 behandelten Zweigbahn Aprath-Wülfrath im Interesse der Stadt Velbert, welche bedeutende Kleineisen- und Messingwaarenindustrie aufzuweisen hat, 8 km lang im Februar 1889 eröffnet.

Stolberg (bei Aachen)-Münsterbusch nur für den Güterverkehr und zwar hauptsächlich für die Blei- und Zinkwerke in Münsterbusch bestimmt, 3,5 km lang 1887 eröffnet.

Ratibor-österreichische Grenze gegen Troppau (bei gleichzeitigem Weiterbau in Oesterreich) zur Erleichterung der lebhaften Verkehrsbeziehungen zwischen den beiden genannten Städten und zur Erweiterung des Absatzgebietes der oberschlesischen Kohle. Bauanschlag 28 km.

Ottmachau-Grenze hinter Barzdorf bei gleichzeitigem Weiterbau seitens der Oesterreichischen Lokalbahngesellschaft nach Lindewiese an ihrer Strecke Hannsdorf-Freiwaldau-Ziegenhals zur Erleichterung des gegenseitigen Grenzverkehrs und besonders der Abfuhr aus den reichen Marmor- und Steinbrüchen dortiger Gegend. Bauanschlag 14 km.

Deutsch Wette (an der Linie Neisse-Ziegenhals)-Kunzendorf zur erleichterten Abfuhr aus den Kunzendorfer Marmorlagern. Bauanschlag 13 km.

1887

brachte in erster Linie wieder die Verstaatlichung von fünf Privatbahnen: der Berlin-Dresdener, der Nordhausen-Erfurter, der Oberlausitzer, der Aachen-Jülicher und der Angermünde-Schwedter Eisenbahn.

Berlin-Dresdener Eisenbahn in der Linie Berlin-Elsterwerda-Dresden, einschliesslich der Verbindungsbahnen in Berlin, Elsterwerda und Dresden 181 km lang. Der preussische Staat hatte die Bahn seit 1877 à conto der Gesellschaft bereits in Verwaltung und Betrieb und erwarb dieselbe laut Gesetz vom 28. März 1887 per 1. April desselben Jahres ohne vorherige Rentenzahlung sofort zu vollem Eigenthum, wobei er

für	15 750 000 Mk. St.-Actien	3 750 000	Mk.	in $3^1/_2$ procentigen Consols und
für	15 750 000 Mk. St.-Pr.-Actien	9 000 000	„	in $3^1/_2$ procentigen Consols
	Summa	12 750 000	Mk.	zahlte und die

Anleihen mit umlaufend 20 424 500 Mk. (355 500 Mk. waren amortisirt und 2 160 000 Mk. unbegeben geblieben) als Selbstschuldner übernahm, dieselben aber bereits zum 2. Januar 1883 zur Einlösung kündigte. An Fonds fielen dem Staat 1 742 059 Mk. zu.

Die Strecke Elsterwerda (excl. Bahnhof) - Dresden, 54,46 km lang, und den entsprechenden Theil der Betriebsmittel verkaufte Preussen per 1. April 1888 für 13 100 000 Mk. aber wiederum an Sachsen. Diese Summe entspricht dem genauen Verhältniss des s. Z. auf diese Strecke verwendeten Anlagecapitals zu dem von Preussen gezahlten Kaufpreis incl. der Anleihen und abzüglich der Fonds. Neubauconcessionen standen nicht offen (cfr. Seite 247 u. ff.).

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn einschliesslich der von dieser käuflich erworbenen, früher selbstständig gewesenen Saal-Unstrutbahn in den Linien Nordhausen-Straussfurt-Erfurt und Straussfurt-Grossheringen zusammen (aber unter Abzug der von der Nordhausen-Erfurter Bahn nur mitbenutzten Strecke Nordhausen-Wolkramshausen der Halle-Casseler Linie) 122 km lang. Der preussische Staat erwarb die Bahn laut Gesetz vom 28. März 1887 mit Rechnung vom 1. Januar am 1. Mai desselben Jahres ohne vorherige Rentenzahlung sofort zu vollem Eigenthum. Er gab für

3 750 000 Mk. St.-Actien	1 339 286	Mk.	in $3^1/_2$ procentigen Consols und für
4 500 000 Mk. St.-Pr.-Actien	4 821 429	„	in $3^1/_2$ procentigen Consols
Summa	6 160 715	Mk.	

und übernahm die Anleihen mit ursprünglich 4 707 900 Mk. als Selbstschuldner. Die vorhandenen Fonds im Betrage von 503 696 Mk. wurden zur Abfindung der Zinsgaranten verwendet, welche Anspruch auf Rückzahlung der geleisteten Zuschüsse hatten. Die Bahn wurde der königlichen Direction in Frankfurt a. M. unterstellt und gehört dortselbst zum Betriebsamt Nordhausen. Neubauconcessionen standen nicht offen (cfr. Seite 436 u. ff.).

Oberlausitzer Eisenbahn in der Linie Kohlfurt-Falkenberg mit Zweig von Ruhland nach Lauchhammer zusammen 155,5 km, mit den Uebergangsgleisen an die durchschnittenen Bahnen aber 159,5 km lang. Der Staat hatte die Haupt- und die Zweigbahn bereits 1882 bei Verstaatlichung der Berlin-Anhalter und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn in Verwaltung und Betrieb genommen und erwarb sie nun laut Gesetz vom 28. März 1887 mit Rechnung vom 1. Januar am 1. Mai desselben Jahres ohne vorherige Rentenzahlung direct zu vollem Eigenthum. Der Kaufpreis stellte sich bei

7 200 000 Mk. Stamm-Actien auf 1 028 571 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Consols und
10 800 000 Mk. St.-Pr.-Actien auf 10 285 714 „ in $3^1/_2$ procentigen Consols

Summa 11 314 285 Mk., wogegen dem Staat an Fonds 1 167 439 Mk. zufielen. Die Bedienung der Anleihe war bereits seit 1882 Sache des Staats gewesen, zu welcher Zeit sie sich auf 1 427 700 Mk. belaufen hatte. Neubauconcessionen standen nicht mehr offen (cfr. Seite 441 u. ff.).

Aachen-Jülicher Eisenbahn in der Linie Aachen-Jülich mit Zweigen nach Rothe Erde, Stolberg und Morsbach zusammen 40 km lang. Der Staat erwarb die Bahn laut Gesetz vom 28. März 1887 mit Rechnung vom 1. Januar am 1. Mai desselben Jahres ohne vorherige Rentenzahlung sofort zu vollem Eigenthum und unterstellte sie der königlichen Direction in Köln linksrheinisch. Der Kaufpreis betrug

für 4 800 000 Mk. Stamm-Actien 6 857 143 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Consols und
für 1 800 000 Mk. St.-Pr.-Actien 2 571 429 „ in $3^1/_2$ procentigen Consols

sowie an Convertirungsprämie für die St.-Actien 24 000 Mk. } baar,
und desgl. für die St.-Pr.-Actien 108 000 „ }

bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen mit umlaufend 3 582 000 Mk. seitens des Staates als Selbstschuldner. An Fonds fielen demselben 864 954 Mk. zu. Die Strecken stehen sämmtlich in Secundärbetrieb. Noch stand die Concession für eine Secundärbahn von Morsbach nach Station Kohlscheid der Aachen-Düsseldorfer Linie offen, doch ist diese bislang noch nicht zur Ausführung gekommen (cfr. Seite 208 u. f.).

Angermünde-Schwedter Eisenbahn in der gleichnamigen 23,1 km langen Linie. Der Staat hatte dieselbe bereits 1880 bei Verstaatlichung der Berlin-Stettiner Bahn in Pacht und Betrieb genommen und erwarb sie nun laut Gesetz vom 28. März 1887 mit Rechnung vom 1. Januar am 1. Mai desselben Jahres ohne vorherige Rentenzahlung direct zu vollem Eigenthum. Der Kaufpreis stellte sich

für 855 000 Mk. Stamm-Actien auf 122 143 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Consols und
für 855 000 Mk. St.-Pr.-Actien auf 325 714 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Consols

und Uebernahme der Anleihen mit umlaufend 46 500 Mk. seitens des Staates als Selbstschuldner, während demselben an Fonds

62 300 Mk. zufielen. Neubauconcessionen standen nicht offen. Die Bahn hat Secundärbetrieb (cfr. Seite 216 u. ff.).

Das Neubaugesetz vom 1. April 1887 verfügte den Bau folgender Secundärbahnen:

Tilsit-Stallupönen (Station der Linie Insterburg-Eydtkuhnen) zur Abschneidung des Winkels bei Insterburg für die russische Ausfuhr über den Memeler Hafen und Erschliessung des landwirthschaftlich reichen Landstrichs an der russischen Grenze. Bauanschlag 76 km.

Terespol (an der Linie Bromberg-Dirschau) - Schwetz an der Weichsel zur Hebung der Gewerbthätigkeit dieser Stadt und besseren Ausbeutung der dortigen fiscalischen Forsten, 6 km lang 1888 eröffnet.

Montwy-Kruschwitz (Pr. Posen), als Fortsetzung der Zweigbahn Inowrazlaw-Montwy bis zu dem nach Polen hineinreichenden schiffbaren Goplosee und speciell im Interesse der Zuckerfabrik in Kruschwitz, 10 km lang am 1. Januar 1889 eröffnet.

Meseritz-Reppen (Kreuzungspunkt der Linien Berlin-Posen und Breslau-Stettin) in Fortsetzung der unter 1883 und 1886 behandelten Zweigbahnen von Bentschen und Posen nach Meseritz, zur Erschliessung des westlichen Theils des Kreises Meseritz und des Kreises Ost-Sternberg, sowie speciell zur besseren Ausbeutung der mächtigen Braunkohlenlager bei Zilenzig. Bauanschlag 66 km.

Reichenbach i. Schl.-Langenbielau im Interesse dieses gewerbfleissigen grossen Weberortes. Bauanschlag 7 km.

Von Neusalz a. O. (Station der Linie Glogau-Rothenburg) über Freystadt, unter Schneidung der Linie Glogau-Hansdorf, nach Reisicht (an der Linie Gassen-Arnsdorf) mit Zweig von Freystadt nach Sagan, zur Belebung der dort bereits vorhandenen Industrie und besseren Ausbeutung der Thonlager bei Freystadt. Hiervon ist die 10 km lange Theilstrecke Neusalz-Freystadt im Oktober 1889 eröffnet; die anderen noch im Bau befindlichen Theilstrecken sind auf 92 km veranschlagt.

Forst (Station der Strecke Cottbus-Sorau) - Weisswasser (Station der Strecke Cottbus-Görlitz) zur erhöhten Ausbeutung der dortigen Braunkohlengruben, Thonlager und Glasfabriken. Bauanschlag 30 km.

Bergen auf Rügen (bisheriger Endpunkt der Bahn von Stralsund) - Putbus - Lauterbach (Seebad auf der Südseite der Insel) im Interesse dieses sowie zur Förderung der Landwirthschaft, zur besseren Nutzbarmachung der fiscalischen Forsten und Kreide-

brüche. Diese 12 km lange Linie ist bis Putbus im August 1889 und bis Lauterbach im Mai 1890 eröffnet.

Bergen-Sassnitz (Seebad auf der Ostseite der Insel) verfolgt denselben Zweck wie die vorige Bahn. Bauanschlag 22 km.

Glöwen (Station der Linie Berlin-Hamburg)-Havelberg, welche Stadt mangels einer Eisenbahn von ihrem früher lebhaften Handel bedeutend verloren hat; sie ist 9 km lang im Februar 1890 eröffnet worden.

Pratau (bei Wittenberg)-Pretzsch-Dommitzsch-Torgau (Station der Linie Halle-Sorau-Guben) auf dem linken Elbufer, zur Hebung von Gewerbe und Landwirthschaft, gleichzeitig als Abfuhrweg für die dort vorhandenen Braunkohlen- und Thonlager, 42 km lang im Juli 1890 eröffnet.

Köthen-Aken an der Elbe im Interesse dieser gewerbreichen, Schifffahrt und Schiffbau treibenden Stadt, deren natürlicher Hafen sich gut zur Umschlagstelle eignet, 13 km lang im Mai 1890 eröffnet.

Jerxheim (Knotenpunkt der braunschweigischen Bahnlinien Oschersleben-Braunschweig und Helmstedt-Kreiensen)-Nienhagen (Station der Linie Oschersleben-Halberstadt) zur Erleichterung und Erweiterung des Absatzgebietes der dortigen zahlreich vorhandenen Zuckerfabriken und Ziegeleien; gelangte 33 km lang im August 1890 zur Eröffnung.

Zella/Mehlis (Station der Linie Erfurt-Ritschenhausen)-Schmalkalden-Kleinschmalkalden im Interesse der äusserst lebhaften Industrie des Kreises Schmalkalden. Bauanschlag 33 km.

Nordschleswigsche Weiche bei Flensburg-Niebüll (an der Linie Heide-Tondern), um die bisherigen Verkehrsbeziehungen der Marschdistricte zu Flensburg, welche durch Erbauung der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn gefährdet schienen, der Stadt Flensburg zu erhalten; 36 km lang im September 1889 eröffnet.

Dillenburg (an der Strecke Deutz-Giessen)-Strassebersbach zur Erhaltung der durch die Concurrenz günstiger gelegener Eisenerzhütten schwer bedrohten Hüttenwerke des Dietzhölzthales. Bauanschlag 15 km.

Bensberg-Immekeppel als Fortsetzung der Zweigbahn Mülheim-Bensberg zur besseren Ausbeutung des dortigen Bergbaues auf Bleierze, Zinkblende und Kupfer; davon ist die 11 km lange Theilstrecke Bensberg-Hoffnungsthal im Juli 1890 eröffnet worden; die noch im Bau befindliche Reststrecke ist auf 6 km veranschlagt.

Euskirchen (nördlicher Knotenpunkt an der Eifelbahn)-Münstereifel (Rheinprovinz) zur Erschliessung des an Mineralien, Thon und

Holz reichen oberen Erftthales, deren Förderung wegen ungenügender Communicationsmittel zum Theil eingestellt werden musste. Bauanschlag 14 km.

Dülken (Station der Linie Viersen-Venlo) - Brüggen zur Erhaltung der dortigen, wegen ungenügender Abfuhrwege im Rückgang befindlichen Weberindustrie. Bauanschlag 15 km.

Lindern (an der Linie Aachen-Düsseldorf) - Heinsberg im Interesse der letztgenannten, gewerbfleissigen Kreisstadt, 12 km lang im Juni 1890 eröffnet.

1888

brachte zunächst die kostenfreie Uebernahme der beiden herzoglich sachsen-koburg-gothaischen Staatsbahnen Gotha-Ohrdruf 17,31 km lang und Fröttstädt-Friedrichroda 8,92 km lang. Preussen erhielt dieselben ohne jede Entschädigung frei von Lasten und Schulden gegen die Verpflichtung, die von der herzoglich gothaischen Regierung gewünschten, weiter unten aufgeführten vier neuen Bahnlinien auf preussische Staatskosten zu bauen und zu betreiben. Die Uebernahme erfolgte laut Gesetz vom 11. Mai 1888 am 1. April 1889. Uebrigens stand Gotha - Ohrdruf bereits seit Verstaatlichung der Thüringischen Eisenbahn in preussischem Staatsbetriebe.

Von den durch dasselbe Gesetz zum Neubau angeordneten Bahnen ist nur eine als Vollbahn vorgesehen; es ist dies die Linie

Arnstadt-Saalfeld zur Verbindung der beiden preussischen Staatsbahnlinien Neudietendorf-Ritschenhausen und Leipzig-Gera-Probstzella, sowie zur Abkürzung des Weges aus dem nordwestlichen Deutschland nach dem östlichen Theile von Bayern, nach dem sächsischen Vogtlande und nach Böhmen. Bauanschlag 49 km. Die Trace der Bahn fällt durchweg auf ausserpreussisches, und zwar auf herzoglich sachsen-meiningisches, fürstlich sondershausensches und rudolstädtisches Gebiet.

Die anderen Linien sind sämmtlich als normalspurige Secundärbahnen herzustellen und zwar:

Von Marienburg über Christburg-Miswalde-Saalfeld und Liebemühl nach Hohenstein (Station der Staatsbahnlinie Soldau-Allenstein) mit Abzweigung von Miswalde nordöstlich nach Maldeuten (Station der Staatsbahnlinie Güldenboden-Allenstein), um diesem landwirthschaftlich reichen und mit grossen Waldungen bestandenen Landstrich ein zuverlässigeres Verkehrsmittel zu bieten, als ihm jetzt durch den Oberländischen Canal gewährt wird. Bauanschlag 138 km.

Von Miswalde der eben genannten Linie nach Elbing, hauptsächlich zur Förderung der Interessen der Stadt Elbing. Bananschlag 29 km.

Von Mogilno (Station der Staatsbahnlinie Posen-Thorn) östlich nach Strelno im volkswirthschaftlichen Interesse dieses hervorragend fruchtbaren, bisher aber guter Abfuhrwege entbehrenden Grenzdistricts. Bananschlag 17 km.

Von Lublinitz (Station der Linie Creuzburg-Rosenberg-Tarnowitz) nach Herby als Abfuhrweg für die dortigen bedeutenden Waldungen und zur Wiederanbahnung des früher hier vorhanden gewesenen, aber wegen Mangels an geeigneten Abfuhrwegen gänzlich eingestellten Hüttenbetriebes. Bananschlag 17 km.

Von Strehlen über Glambach nach Grottkau mit Zweig von Glambach nach Wansen, im volkswirthschaftlichen Interesse des zwischen den Staatsbahnlinien Breslau-Münsterberg-Glatz und Brieg-Neisse gelegenen Landstrichs. Bauanschlag 39 km.

Von Hirschberg südwestlich über Warmbrunn nach Petersdorf zur Erschliessung des überaus industriellen und reich bevölkerten Zackenthals. Bauanschlag 14 km.

Von Salzwedel (Station der Staatsbahnlinie Stendal-Uelzen) nördlich über Wustrow nach Lüchow im Interesse dieser beiden Städte, von denen besonders die Letztere den Rückgang ihrer Leinenindustrie zu beklagen hat, gleichzeitig aber auch als nördliche Fortsetzung der bereits mit Gesetz von 1886 genehmigten Staatsbahnstrecke Oebisfelde-Salzwedel. Bananschlag 15 km.

Von Triptis (Station der Staatsbahnlinie Gera-Eichicht) südlich über Auma, Ziegenrück und Lobenstein nach Blankenstein im Interesse der preussischen Exclave Ziegenrück und der in Frage kommenden thüringischen Staatengebiete, zur Förderung der bereits vorhandenen, aber noch weiter entwickelungsfähigen Industrie und zur Verhinderung anderer, die preussischen Staatsbahninteressen beeinträchtigenden Projecte; Bauanschlag 55 km.

Von Berga (Station der Staatsbahnlinie Halle-Nordhausen-Cassel) nördlich nach Rottleberode als Stichbahn gegen den südlichen Unterharz zur weiteren Erschliessung der mangels geeigneter Abfuhrwege nur erst versuchsweise aufgebrochenen Eisenerzfelder und zur erleichterten Abfuhr für die schon jetzt in ansehnlichen Mengen gewonnenen anderen Mineralien (Schwerspat, Gips, Marienglas und Kalksteine) sowie für die Forsten, 10 km lang im Juni 1890 eröffnet.

Von Gremsmühlen (Station der ostholsteinischen Staatsbahnlinie Neumünster-Neustadt) nördlich nach Lütjenburg im Interesse

des östlichen Theils des Kreises Plön und der Stadt Lütjenburg, als Verkehrsmittelpunkt dieses Landstrichs; hiervon ist die 4 km lange Theilstrecke Gremsmühlen-holsteinische Schweiz im Mai 1890 eröffnet worden: die Reststrecke ist auf 13 km veranschlagt.

Von Niederwalgern (zwischen Marburg und Lollar der Main-Weserbahn) nordwestlich nach Weidenhausen zur Wiederbelebung der Industrie und Gewerbthätigkeit im Salzbödethal. Bauanschlag 13 km.

Von Weilburg (Station der Linie Oberlahnstein-Wetzlar) südöstlich über Weilmünster nach Laubuseschbach zur Erschliessung des Weilbach- und des Eschbachthales, welche reich an Eisen, Dachschiefer und Phosphorit sind Bauanschlag 15 km.

Von Vollmershausen (an der Aggerthalbahn Siegburg-Ründeroth-Derschlag) nördlich über Gummersbach und Meinerzhagen nach Brügge (Station der Volmethalbahn Hagen-Lüdenscheid) zur Herstellung einer um circa 65 km kürzeren Schienenverbindung zwischen dem Ruhrkohlenrevier und dem industriereichen Aggerthal. Bauanschlag 38 km.

Von Mayen (bisher Endstation der Zweigbahn Andernach-Mayen) westlich nach Gerolstein (Station der Eifelbahn Call-Trier und Endpunkt der Linie Rothe Erde-St. Vith-Prüm-Gerolstein) zur Erschliessung des südlichen Theils der Ost-Eifel. Bauanschlag 67 km.

Die noch übrigen vier Projecte dieses Gesetzes betreffen alle den nördlichen Theil des Herzogthums Sachsen-Coburg-Gotha, das Herzogthum Gotha, und sind bestimmt, die grösseren Orte und Industriebezirke des Landes unter sich und mit der Landeshauptstadt in möglichst nahe Schienenverbindung zu bringen. Nachdem die Ausführung derselben von der herzoglichen Regierung angestrebt worden, war Preussen als Besitzer der Linie Gotha-Leinefelde und der thüringischen Bahnen Halle-Gotha-Eisenach, sowie als Betriebspächter der Gotha-Ohrdrufer Bahn der berufenste und nächst der herzoglichen Regierung der am meisten interessirte Unternehmer für diese neuen Linien. Dieser Veranlassung entspringt die bereits oben erwähnte Uebernahme der beiden gothaischen Staatsbahnen Gotha-Ohrdruf und Fröttstädt-Friedrichroda. Die zum Bau befohlenen Linien sind folgende:

Von Ballstädt (Station der Gotha-Leinefelder Linie) nordöstlich über Gräfentonna nach Herbsleben, 17 km lang im Dezember 1889 eröffnet.

Von Bufleben (an der Gotha-Leinefelder Linie) westlich nach Grossenbehringen, ebenfalls 17 km lang im Mai 1890 eröffnet.

Von Ohrdruf (bisher Endstation der Linie Gotha-Ohrdruf) in südöstlicher Richtung nach Gräfenroda (Station der preussischen Staatsbahnlinie Neudietendorf-Ritschenhausen), Bauanschlag 19 km.

Von Georgenthal (Station der Gotha-Ohrdrufer Bahn) westlich nach Tambach, Bauanschlag 6 km.

Wenngleich der Rahmen unserer Arbeit eigentlich mit dem Etatsjahr 1888/89 abschliesst, so geben wir, um die einzelnen Artikel des Werkes möglichst vollständig bis zur Zeit der Drucklegung durchzuführen, nachstehend auch noch die Verstaatlichungs- und Neubaugesetze der Jahre 1889 und 1890.

1889

bringt zunächst den käuflichen Erwerb der innerhalb Preussens gelegenen Theilstrecken der Linien Winterswyk - Bismarck i. Westfalen (Station der preussischen Staatsbahnlinie Essen-Herne) und Winterswyk - Bocholt (Endstation der preussischen Staatsbahnlinie Wesel - Bocholt) mit zusammen 61,75 km. Dieselben waren bislang Eigenthum der in Holland domizilirten Niederländisch-Westfälischen Eisenbahngesellschaft, standen aber bereits seit Eröffnung in pachtweisem Betriebe der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft bezw. des preussischen Staats, welcher als Rechtsnachfolger dieser inhaltlich des Pachtvertrages jederzeit zum Ankauf der in Preussen gelegenen Theilstrecken gegen Zahlung des für dieselben wirklich aufgewendeten Anlagecapitals befugt war. Der Kaufpreis beziffert sich demgemäss auf 6 254 251 Mk. baar. Der käufliche Erwerb wurde mit der Eigenthümerin im Vertrage vom 24/31. Oktober 1888 vereinbart und mit Gesetz vom 8. April 1889 angeordnet. Wir haben diese Strecken bei der Aufrechnung auf Seite 129 bereits als preussische Staatsbahnen mit in Ansatz gebracht. Die Endstrecken von der preussisch-niederländischen Grenze bis Winterswyk mit zusammen 13,70 km bleiben nach wie vor Eigenthum der Niederländisch-Westfälischen Gesellschaft und andererseits in pachtweisem Betriebe der preussischen Staatsbahnverwaltung.

Bezüglich der Neubauten erstreckt sich dasselbe Gesetz nur auf Bahnen untergeordneter Bedeutung und zwar auf folgende Linien:

Von Memel nördlich nach Bajohren, im äussersten Nordosten der preussischen Monarchie; Bauanschlag 20 km;

von Bromberg südwestlich nach Znin (Station der Linie Rogasen-Inowrazlaw), Bauanschlag 44 km;

von Nakel nach Konitz als nördliche Fortsetzung der Linie Oels-Gnesen-Nakel, Bauanschlag 73 km;

von Nimptsch (bisher Endstation der Zweigbahn von Strehlen) südwestlich nach Gnadenfrei (Station der Linie Königszelt-Camenz-Neisse), Bauanschlag 8 km;

von Lichtenberg/Friedrichsfelde (bei Berlin, an der Linie Berlin-Küstrin) nordöstlich nach Wriezen (Station der Linie Frankfurt a. O. - Eberswalde und Ausgangspunkt der demnächst zu eröffnenden Linie Wriezen-Jädickendorf), Bauanschlag 56 km;

von Johannisthal/Niederschönweide (bei Berlin, Station der Linie Berlin-Görlitz) östlich nach Spindlersfeld bei Köpenick, Bauanschlag 4 km;

von Schönholz (bei Berlin, Station der Linie Berlin-Stralsund) westlich nach Cremmen, Bauanschlag 34 km;

von Jüterbog nordwestlich nach Treuenbrietzen, Bauanschlag 20 km;

von Biederitz bei Magdeburg südöstlich nach Loburg, Bauanschlag 27 km;

von Etgersleben (Station der Linie Blumenberg - Stassfurt) nach Förderstedt (Station der Linie Stassfurt - Schönebeck), Bauanschlag 18 km;

von Oberröblingen (Station der Linie Sangerhausen - Erfurt) südöstlich nach Allstedt (Exclave von Sachsen-Weimar), Bauanschlag 8 km;

von Reinsdorf (an derselben Linie) westlich nach Frankenhausen im Fürstenthum Schwarzburg - Sondershausen, Bauanschlag 14 km;

von Helmstedt (Station der Linie Magdeburg - Braunschweig) nördlich nach Oebisfelde (Station der Linie Berlin - Lehrte), Bauanschlag 28 km;

von Arolsen, Hauptstadt des Fürstenthums Waldeck und Endpunkt der mit Gesetz von 1885 zur Ausführung befohlenen Zweigbahn Warburg - Arolsen, südwestlich nach Corbach, Bauanschlag 20 km;

von Hemer (Station der Linie Letmathe-Iserlohn-Fröndenberg) südlich nach Sundwig, Bauanschlag 2 km;

von Düren (Knotenpunkt an der Linie Köln - Aachen) nach Kreuzau, Bauanschlag 8 km.

1890

bringt zunächst die Verstaatlichung von vier Privatbahnen, der Wernshausen - Schmalkaldener, der Unterelbeschen, der Westholsteinischen Eisenbahn sowie der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn.

Wernshausen-Schmalkalden, bislang Eigenthum der Stadt Schmalkalden, in der gleichnamigen 6,88 km langen Linie. Der Staat zahlt hierfür an die Stadt Schmalkalden einen Kaufpreis von 600 000 Mk. Die Bahn ist auf Grund des Gesetzes vom 9. Mai 1890 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres am 1. Juli in das volle Eigenthum sowie in Verwaltung und Betrieb desselben übergegangen und der königlichen Eisenbahndirection Erfurt unterstellt worden. An Fonds sind dem Staat 95 475 Mk. zugefallen.

Unterelbesche Eisenbahn in der 103,32 km langen Linie Harburg-Stade-Cuxhaven. Der Staat tauscht vom 1. Juli 1890 ab die Actien der Gesellschaft in $3^1/_2$ procentige Consols um und giebt hierbei für jede Actie Lit. A à 500 Mk. Consols in gleichem Betrage und eine baare Zuzahlung von 50 Mk., für jede Actie Lit. B à 500 Mk. Consols im Betrage von 300 Mk. und 30 Mk. baar sowie für je 7 Actien Lit. C à 500 Mk. (= 3500 Mk.) Consols im Betrage von 500 Mk. ohne baare Zuzahlung. Die Consols sind mit Zinsgenuss vom 1. April 1890 ausgestattet. Der Kaufpreis stellt sich im Ganzen, wie folgt:

für 5000000 Mk. Actien	Lit. A	5000000 Mk.	in $3^1/_2$ procentig. Consols	
„ 15000000 „ „	Lit. B	9000000 „	in $3^1/_2$ „	„
„ 3500000 „ „	Lit. C	500000 „	in $3^1/_2$ „	„
an Convertirungsprämie für die Actien A und B		1400000 „	baar	
	in Summa	15900000 Mk.		

Anleihen hatte die Gesellschaft nicht aufgenommen. An Fonds sind dem Staat 778861 Mk. zugefallen. Die Umtauschfrist ist mit Beginn am 1. Juli 1890 auf ein Jahr festgesetzt, während später nur noch der im Verhältniss zu dem unvergleichlich niedrigeren Liquidationspreis auf die einzelne Actie entfallende Betrag zur Auszahlung kommt. Die Bahn ist laut Gesetz vom 9. Mai 1890 mit Rechnung vom 1. April desselben Jahres am 1. Juli in Verwaltung und Betrieb des Staates übergegangen und der königlichen Eisenbahndirection Hannover unterstellt worden.

Westholsteinische Eisenbahn einschliesslich der früher selbstständig gewesenen Wesselburen-Heider Eisenbahn in der Linie Neumünster-Heide-Karolinenkoog nebst Dampffähre nach Tönning und der Zweigbahn Weddinghusen-Wesselburen-Büsum zusammen 99,80 km. — Der Staat tauscht vom 1. Juli 1890 ab die Actien der Gesellschaft in $3^1/_2$ procentige Consols um, giebt hierbei für je 7 St.-Actien à 300 Mk. (= 2100 Mk.) Consols im Betrage von 600 Mk. und ausserdem für jede Actie 20 Mk. baar,

für je 7 Pr.-St.-Actien à 300 Mk. (= 2100 Mk.) aber Consols im Betrage von 2600 Mk. ohne baare Zuzahlung und übernimmt die Anleihen der Gesellschaft als Selbstschuldner. Die Consols sind mit Zinsgenuss vom 1. April 1890 ausgestattet. Der Kaufpreis stellt sich im Ganzen, wie folgt:

für 1 716 300 Mk. St.-Actien 490 372 Mk. in 3½procentigen Consols
„ 1 513 800 „ Pr.-St.-Actien 1 874 228 „ in 3½ „ „
an Convertirungsprämie 114 420 „ baar

in Summa 2 479 020 Mk., wozu noch die Anleihen mit umlaufend 929 850 Mk. kommen. An Fonds sind dem Staat 399 651 Mk. zugefallen. Die Frist für Umtausch der Actien ist mit Beginn am 1. Juli 1890 auf ein Jahr festgesetzt, während später nur noch der im Verhältniss zu dem unvergleichlich niedrigeren Liquidationspreis auf die einzelne Actie entfallende Betrag zur Auszahlung kommt. Die Bahn ist laut Gesetz vom 9. Mai 1890 mit Rechnung vom 1. April desselben Jahres am 1. Juli in Verwaltung und Betrieb des Staats übergegangen und der königlichen Eisenbahndirection Altona unterstellt worden. Zu bemerken bleibt noch, dass der Staat durch eigene Betheiligung am Actiencapital bei Begründung der Gesellschaft und durch den Erwerb der gleichfalls am Actiencapital betheiligt gewesenen Altona-Kieler Eisenbahn bereits im Besitz von 396 000 Mk. St.-Actien und 372 900 Mk. St.-Pr.-Actien war, welche Beträge bei obiger Berechnung des Kaufpreises ausser Ansatz geblieben sind.

Schleswig-Holsteinische Marschbahn mit den in Betrieb stehenden Linien Elmshorn-Glückstadt-Itzehoe-Wilster-St. Michaelsdonn-Heide-Husum-Tondern-Bredebro-dänische Grenze bei Hvidding gegen Ribe; St. Michaelsdonn-Marne-Friedrichskoog sowie Bredebro-Lügumkloster, zusammen 237,80 km lang, und mit der im Bau befindlichen, auf 16 km veranschlagten Strecke von Wilster nach der westlichen Mündung des Nordostseecanals. Der Staat tauscht vom 1. Juli 1890 ab die Actien der Gesellschaft in 3½procentige Consols mit Zinsgenuss vom 1. Januar 1890 ab um und übernimmt die Anleihen der Gesellschaft als Selbstschuldner. Er zahlt hierbei:

für je 2 St.-Actien Lit. A à 450 Mk. (= 900 Mk.) Consols im Betrage von 450 Mk.

für jede St.-Actie Lit. B à 450 Mk. Consols über 150 Mk. und 12 Mk. baar

für jede St.-Actie Lit. C à 450 Mk. Consols über 150 Mk. und 12 Mk. baar

für je 7 St.-Pr.-Actien Lit. A à 450 Mk. (= 3150 Mk.) Consols im Betrage von 3900 Mk.

für je 7 St.-Pr.-Actien Lit. B à 450 Mk. (= 3150 Mk.) Consols im Betrage von 4050 Mk. und für jede Actie 9 Mk. baar

für jede St.-Pr.-Actie Lit. C à 450 Mk. Consols von gleichem Nennwerth ohne baare Zuzahlung. Der Kaufpreis stellt sich demnach, wie folgt:

für	1192500 Mk.	St.-Actien	Lit. A	596250	Mk.	in 3½ procent. Consols
„	1985400 „	„	Lit. B	661800	„	in 3½ „ „
„	2001150 „	„	Lit. C	667050	„	in 3½ „ „
„	1224000 „	St.-Pr.-Act.	Lit. A	1515429	„	in 3½ „ „
„	3083400 „	„ „	Lit. B	3964371	„	in 3½ „ „
„	1999800 „	„ „	Lit. C	1999800	„	in 3½ „ „
an Convertirungsprämie im Ganzen				167976	„	baar

in Summa 9572676 Mk., wozu noch die Anleihen mit umlaufend 10000000 Mk. kommen. An Fonds sind dem Staat 516885 Mk. zugefallen. Die Frist für Umtausch der Actien ist mit Beginn am 1. Juli 1890 auf ein Jahr festgesetzt, während später nur noch der im Verhältniss zu dem unvergleichlich niedrigeren Liquidationspreis auf die einzelne Actie entfallende Betrag zur Auszahlung kommt. Die Bahn ist laut Gesetz vom 9. Mai 1890 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres am 1. Juli in Verwaltung und Betrieb des Staates übergegangen und der königlichen Eisenbahndirection Altona unterstellt worden, innerhalb deren sie das neu errichtete Betriebsamt Glückstadt bildet. Zu bemerken bleibt noch, dass der Staat bei Erweiterung des Unternehmens zur „Holsteinischen Marschbahn“ 1014750 Mk. St.-Actien Lit. B und dann bei Erweiterung des Unternehmens zur „Schleswig-Holsteinischen Marschbahn“ 1498950 Mk. St.-Actien Lit. C. und 1500750 Mark Pr.-St.-Actien Lit. C seinerseits übernommen hatte, welche Beträge mit zusammen 4014450 Mk. bei obiger Berechnung des Kaufpreises nicht mit enthalten sind.

Das Neubaugesetz vom 10. Mai 1890 ordnet zunächst den Bau zweier Vollbahnen an:

Von Hagenow (Station der Linie Berlin-Wittenberge-Hamburg) nordwestlich nach Oldesloe (Station der Linie Hamburg-Lübeck sowie Ausgangspunkt einer Bahn nach Neumünster und weiter nach Kiel), Bauanschlag 78 km;

von Detmold (bislang Endpunkt der Zweigbahn von Herford) südöstlich nach Sandebeck (Station bei Altenbeken), Bauanschlag 19 km;

und ferner den Bau folgender Secundärbahnen:

Aus der zuerst genannten Neubaulinie von Sterley westlich nach Mölln (Station der Linie Lübeck-Büchen), Bauanschlag 12 km;

von Mohrungen (Station der Linie Allenstein - Güldenboden) nordöstlich nach Wormditt (Station der Linie Allenstein - Kobbelbude), Bauanschlag 29 km;

von Lublinitz (Station der Linie Kreuzburg-Tarnowitz und Ausgangspunkt der Zweigbahn nach Herby), westlich von Vossowska (Station der Linie Oppeln-Tarnowitz), Bauanschlag 24 km;

von Kosel (Stadt) in Oberschlesien südlich nach Poln. Neukirch, Bauanschlag 18 km;

von Striegau (Station der Linie Liegnitz-Königszelt) nordöstlich nach Maltsch (Station der Linie Liegnitz - Breslau), Bauanschlag 39 km;

von Rogasen (Station der Linie Schneidemühl-Posen) und Ausgangspunkt der Linie Rogasen-Inowrazlaw) westlich nach Dratzig beim Eisenbahnknotenpunkt Kreuz), Bauanschlag 76 km;

von Goldberg, (bislang Endpunkt einer Zweigbahn von Liegnitz) westlich nach Löwenberg (bislang Endpunkt einer Zweigbahn von Greifenberg i. Schl.), Bauanschlag 27 km;

von Goldberg südöstlich nach Merzdorf (Station der Strecke Hirschberg-Ruhbank), Bauanschlag 36 km;

von Callies (bislang Endpunkt einer Zweigbahn westlich von Schneidemühl) südwestlich nach Arnswalde (Station der Strecke Stargard-Kreuz), Bauanschlag 38 km;

von Callies nordwestlich nach Wulkow bei Stargard, Bauanschlag 56 km;

von Swinemünde (auf der Insel Usedom) nordwestlich nach Heringsdorf, Bauanschlag 8 km;

von Pretzsch (Station der Linie Wittenberg-Torgau) südwestlich nach Eilenburg (Station der Linie Halle-Cottbus und Ausgangspunkt einer Zweigbahn nach Leipzig), Bauanschlag 38 km;

von Zeitz (Station der Linie Leipzig-Gera und Endpunkt der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn) westlich nach Camburg (Station der Saaleisenbahn Grossheringen-Saalfeld), Bauanschlag 38 km;

von Corbetha (Knotenpunkt der Linien von Halle und Leipzig nach Erfurt) südöstlich nach Deuben (Station der Linie Weissenfels-Zeitz), Bauanschlag 24 km;

von Schlettau (westlich von Halle an der Linie nach Nordhausen) südwestlich über Lauchstädt nach Schafstädt nebst Zweig von Lauchstädt südöstlich nach Merseburg, Bauanschlag zusammen 28 km;

von Herbsleben (bislang Endpunkt einer Zweigbahn von Ballstädt) nordöstlich nach Tennstädt in Thüringen, Bauanschlag 6 km;

von Langensalza (an der Linie Gotha-Leinefelde) östlich nach Gräfentonna (Station der eben erwähnten Zweigbahn Sallstädt-Herbsleben), Bauanschlag 7 km;

von Walschleben (Station der Linie Nordhausen-Erfurt) westlich nach Döllstädt (gleichfalls Station der Zweigbahn Ballstädt-Herbsleben), Bauanschlag 11 km;

von Friedrichroda (bislang Endpunkt der Zweigbahn von Fröttstädt) südöstlich nach Georgenthal (Station an der Linie Gotha-Ohrdruf), Bauanschlag 10 km;

von Ilsenburg (bislang Endpunkt der Zweigbahn von Wernigerode) westlich nach Harzburg (bislang Endpunkt der Zweigbahn von Vienenburg), Bauanschlag 16 km;

von Tondern (Station der neuerdings verstaatlichten Schleswig-Holsteinischen Marschbahn) nordwestlich nach Hoyer an der Nordsee; Bauanschlag 14 km;

von Tönning (Endpunkt der neuerdings verstaatlichten Westholsteinischen Eisenbahn und der Zweigbahn von Jübeck) westlich nach Garding, Bauanschlag 11 km;

von Geestemünde bei Bremerhaven nordöstlich nach Cuxhaven an der Mündung der Elbe, mit Abzweigung östlich nach Bederkesa, Bauanschlag zusammen 60 km;

von Lage (Station der Linie Herford - Detmold) östlich nach Hameln (Kreuzungspunkt der Linien Hannover - Altenbeken und Hildesheim-Osnabrück), Bauanschlag 50 km;

von Homburg v. d. Höhe nordwestlich nach Usingen im Taunus, Bauanschlag 23 km;

von Langenschwalbach (bislang Endpunkt der Zweigbahn von Wiesbaden) nördlich nach Zollhaus (bislang Endpunkt der Zweigbahn von Diez), Bauanschlag 19 km;

von Unna (Station der Linie Soest-Dortmund und Ausgangspunkt der Linie nach Hamm) südlich nach Fröndenberg (zum Anschluss nach Iserlohn), Bauanschlag 14 km;

von Norden (Station der ostfriesischen Küstenbahn) nordwestlich nach Norddeich an der Nordsee, Bauanschlag 6 km;

von Remscheid (südlich von Elberfeld, bislang Endpunkt der Zweigbahn von Lennep) westlich nach Solingen, Bauanschlag 11 km;

von Ohligs (Eisenbahnknotenpunkt südwestlich von Solingen) nordwestlich nach Hilden (Station der Linie Düsseldorf - Mülheim-Deutz), Bauanschlag 7 km;

von Hermeskeil (bislang Endpunkt der Zweigbahn von Trier) südlich nach Wemmetsweiler (Station der Fischbachbahn Neunkirchen-Saarbrücken), Bauanschlag 53 km;

von Kattowitz nördlich nach Chorzow bei Beuthen in Oberschlesien, Beides Stationen im oberschlesischen Kohlenrevier, Bauanschlag 10 km;

eine Verbindungscurve bei Nordstemmen zwischen den Linien nach Hannover und nach Hildesheim, Bauanschlag 4 km;

selbstständige Einführung der Linie Groschowitz-Gr. Strehlitz-Laband in die Bahnhöfe Oppeln und Gleiwitz, Neubauanschlag 13 km.

Endlich soll noch inhaltlich des Reichsetats pro 1890/91 seitens Preussens eine Bahn von Fordon (gegenwärtig Endpunkt der Zweigbahn von Bromberg) unter fester Ueberbrückung der Weichsel östlich über Culmsee (Station der Strecke Thorn - Graudenz) nach Schönsee (Station der Linie Thorn-Insterburg) gebaut werden.

Andererseits sind seit 1880 verschiedene, s. Z. nur aus Concurrenzrücksichten entstandene Linien bezw. durch spätere Neubauten entbehrlich gewordene Strecken in einer Gesammtlänge von 123 km ausser Betrieb gesetzt worden. Besonders zu nennen sind hiervon die seitens des Staats selbst hergestellte Strecke Bodelschwingh-Castrop-Bismarck-Hugo-Horst-Sterkrade, welche die nördlichste Linie im Ruhrkohlenrevier bildete, ferner die Theilstrecke Oberhausen-Vogelheim-Caternberg der ehemaligen Bergisch-Märkischen Eisenbahn, Huckarde-Dorstfeld und eine der beiden Parallelstrecken Dorstfeld-Dortmund, diese sämmtlich im Ruhrkohlenrevier, sowie ausserdem Friedland-Arenshausen östlich von Cassel, welche durch Friedland - Eichenberg entbehrlich geworden, die rechtsrheinische Curve von der Coblenz - Ehrenbreitensteiner Rheinbrücke nach Niederlahnstein, die linksseitige Curve der alten Staatsbahn Saarbrücken - Trier auf dem linken Moselufer von der Brücke in Richtung gegen Wasserbillig nach Eröffnung der Moselbahntheilstrecke Karthaus - Wasserbillig, die Verbindungsbahn Friedrich Wilhelmshütte-Siegburg (zwischen den Linien Deutz - Ehrenbreitenstein und Deutz - Giessen), Frankfurt a. M. - Rödelheim in der Trace der ehemaligen Homburger Bahn nach Eröffnung von Bockenheim (bei Frankfurt a. M.) - Rödelheim und die Strecke Biederitz - Friedrich Wilhelmsgarten - Magdeburg der ehemaligen Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn.

Die Eigenthumslänge der im Besitz des preussischen Staats befindlichen, in Betrieb stehenden Bahnen betrug am 1. April 1889 (unter Einrechnung der laut Vertrag vom 24. und 31. Oktober 1888 und Gesetz vom 8. April 1889 käuflich erworbenen auf preussischem Gebiet gelegenen Theilstrecken der Niederländisch - Westfälischen Eisenbahn) 23 266,73 km, und somit ist das preussische Staatsbahn-

netz das weitaus grösste Staatsbahnnetz sämmtlicher Länder der Erde. Hiervon hat der Staat in runden Summen 14 240 km durch Kauf erworben, 1166 km sind ihm durch die politischen Ereignisse des Jahres 1866 zugefallen und 7864 km sind direct als preussische Staatsbahnen erbaut worden. Von der vorstehenden Gesammtlänge sind im oberschlesischen Kohlen- und Hüttenrevier inmitten der Vollbahnen zur Verbindung der Gruben- und Hüttenwerke unter sich und mit der Hauptbahn ein in sich zusammenhängendes Netz von 110,72 km und ferner bei Posen ein 0,23 km lange Zweigbahn von der Güterhaltestelle Louisenhain der Linie Posen - Creuzburg nach der Warthe schmalspurig ausgeführt, und zwar Erstere mit einer Spurweite von 0,785 m, Letztere mit einer solchen von 0,600 m; alle anderen Linien des vorgedachten in Eigenthum des preussischen Staats befindlichen Bahnnetzes sind normalspurig.

Das ganze für die im Besitz des preussischen Staats — Eisenbahnfiscus, Militärfiscus, Bergwerk- und Domänenfiscus — befindlichen Bahnen, einschliesslich also der Linie Wilhelmshaven-Oldenburg, des preussischen Antheils an der Main-Neckarbahn, der oberschlesischen Schmalspurbahnen, der Militärbahn Berlin - Zossen-Schiessplatz bei Cummersdorf, der für Rechnung der königlichen Bergwerksverwaltung erbauten Linie Fredersdorf - Rüdersdorf und der für Rechnung der königlichen Domänenverwaltung erbauten Linie Fischhausen - Palmnicken seitens des Staats aufgewendete Anlagecapital belief sich am Schluss des Etatsjahres 1888/89 für die im Betrieb befindlichen Strecken auf 6 116 201 643 Mk., für 1 km somit auf 262 873 Mk.

Hierbei ist bezüglich der vom Staat käuflich erworbenen Bahnen der Kaufpreis einschliesslich der von demselben übernommenen Anleihen in Ansatz, die ihm zugefallenen Fonds aber in Abrechnung gekommen. Dem gegenüber betrug das wirkliche Baucapital einschliesslich der während der Bauzeit der einzelnen Linien gezahlten Bauzinsen nur 5 986 539 725 Mk. und pro 1 km 257 300 Mark. Die erste Summe bildet sich gegenüber der zweiten hauptsächlich durch Zurechnung des Kaufpreises über den Bauwerth der verstaatlichten Bahnen mit 194 393 745 Mk., durch Zusetzung der Coursverluste abzüglich des Coursgewinns mit 106 695 422 Mk., durch Zurechnung der (in der Statistik des Reichseisenbahnamtes pro 1888/89 Tabelle 24, Spalte 53) nicht definirten Position „sonstige Aufwendungen“ mit 131 290 728 Mk., sowie andererseits durch Abzug der aus den Betriebseinnahmen für Betriebsmittel und Erweiterungsbauten u. s. w. verwendeten Summen mit 210 668 389 Mk. sowie durch Abzug der seitens der Interessenten à fonds perdu gezahlten

Subventionen mit 40 047 521 Mk. und endlich durch den unentgeltlichen Zufall der gothaischen Staatsbahnen.

Von den vorgedachten, für Rechnung der verschiedenen preussischen Verwaltungszweige gebauten Bahnen ist die Kriegshafenbahn Oldenburg - Wilhelmshaven von ihrer Eröffnung in 1867 an und noch gegenwärtig der grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnverwaltung in Betrieb gegeben; die 1875 eröffnete Militärbahn steht von Anfang an und noch gegenwärtig unter einer besonderen Militärdirection; die für Rechnung der königlichen Domänenverwaltung erbaute und 1884 eröffnete Linie Fischhausen-Palmnicken ist von Anfang an der Ostpreussischen Südbahn zum Betrieb überlassen. — Der 1866 an Preussen gefallene Antheil der Main-Neckarbahn steht unter einer besonderen combinirten preussisch-hessisch-badischen Direction und auf den mit der Oberschlesischen Eisenbahn käuflich übernommenen oberschlesischen Schmalspurbahnen ist das Transportgeschäft einem Privatunternehmer überlassen. Vorübergehend wurden von anderen Verwaltungen betrieben: Die erste Theilstrecke der Saarbrücker Staatsbahn seitens der Pfälzischen Ludwigsbahngesellschaft von ihrer Eröffnung in 1850 bis zur Fertigstellung der ganzen Linie in 1852; die Linie Osnabrück-Rheine - hannöversche Grenze seitens der hannöverschen Staatsbahnverwaltung von ihrer Eröffnung in 1856 bis zum Heimfall Hannovers an Preussen in 1866; die Linie von Erfurt nach dem Steinsalzbergwerk Ilversgehofen seitens der Thüringischen Eisenbahngesellschaft von ihrer Eröffnung in 1864 bis zur Verstaatlichung der Thüringischen Bahn; die Theilstrecke Sandersleben-Hettstädt der Berlin-Wetzlarer Bahn seitens der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft von ihrer Eröffnung in 1877 bis zur Eröffnung der ganzen Berlin-Wetzlarer Bahn in 1879 und der 1866 an Preussen überkommene Antheil an der Main-Weserbahn von einer besonderen combinirten preussisch-hessischen Direction bis 1868.

Von den sämmtlichen am 1. April 1889 im Besitz des preussischen Staats befindlichen Eisenbahnen mit 23 266,73 km (einschliesslich der laut Gesetz vom 8. April 1889 käuflich erworbenen Theilstrecken der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn) standen unter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung 23 036,12 km incl. der 0,23 km langen Schmalspurstrecke bei Louisenhain, und es erstrecken sich die weiteren Abhandlungen nur auf diese, während die oben einzeln aufgeführten Linien, welche noch gegenwärtig unter anderen Verwaltungen stehen, an anderer Stelle behandelt sind.

Wenden wir uns nun den **Verkehrsverhältnissen** und den **finanziellen Ergebnissen** der preussischen Staatsbahnen zu, so muss vorerst darauf hingewiesen werden, dass der Hauptzweck der Staatsbahnen nicht in der Erzielung einer hohen Rente, sondern in der Hebung von Industrie und Handel, besonders in den ärmeren Landestheilen zu suchen ist, und deshalb bei dem Bau von Staatsbahnen vornehmlich solche zu berücksichtigen sind, da naturgemäss diese von der Privatindustrie meist vernachlässigt werden.

Dies kam in Preussen um so mehr zur Geltung, als der Staat erst ein Jahrzehnt nach Einführung der Bahnen in Deutschland und Preussen als Eisenbahnunternehmer auftrat, nachdem sich die Privatindustrie bereits der besten Linien bemächtigt hatte.

In der ersten bis zum Jahre 1866 zu rechnenden Periode bestanden die preussischen Staatsbahnen aus der Ostbahn, der Saarbrücker, der Westfälischen, der alten Berliner Verbindungsbahn und der 1852 vom Staat käuflich erworbenen Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. Von diesen rentirte sich von vornherein nur die Letztere gut, und sie ist auch dauernd die rentabelste Linie der alten preussischen Staatsbahnen geblieben. Bei den anderen Bahnen lagen die Verhältnisse unvergleichlich ungünstiger; die Ostbahn gehörte zu jenen Linien, welche erst Handel und Wandel in ihr Verkehrsgebiet bringen sollten, und bei der Saarbrücker Bahn hatte sich für damalige Zeiten das Anlagecapital ausnehmend hoch gestellt. Indes wendeten sich bei Beiden noch im Laufe dieses Zeitraumes die Verhältnisse zum Bessern, bei der Ostbahn nach Fertigstellung der Endstrecke gegen Russland durch den mächtigen russisch-deutschen Verkehr, der ihr zunächst allein zufiel, und bei der Saarbrücker Bahn durch den erhöhten Kohlenabsatz infolge allgemeiner Hebung der Industrie. Die Westfälische Bahn dagegen konnte zu keiner rechten Entwickelung kommen, es mangelte ihr der grosse Durchgangsverkehr und ihrem eigenen Gebiet trotz der Nähe des Ruhrkohlenreviers die Industrie. Das Reinerträgniss blieb bei dieser stets unter 5 %, während es bei der Niederschlesisch-Märkischen innerhalb dieser Periode noch bis auf 15 % stieg. Im Ganzen genommen verzinste sich das Anlagecapital, welches von 139 382 900 Mk. in 1853 auf 317 384 000 Mk. in 1865 anwuchs, durch den Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben in den einzelnen Jahren, wie folgt:

pro	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862
	2,10	2,99	3,82	3,97	5,91	6,30	6,00	5,34	6,11	7,42 %
pro	1863	1864	1865							
	7,66	8,21	7,97 %.							

Hiernach blieb das Reinerträgniss bis einschliesslich 1857 bedeutend hinter dem Durchschnitt der preussischen Privatbahnen zurück, von da an aber stellte es sich diesem ungefähr gleich und übertraf denselben sogar in einzelnen Jahren. Indes wurden die vorstehend in Procenten ausgedrückten Ueberschüsse nie vollständig an die Staatskasse abgeliefert, sondern vorher aus diesen noch Ausgaben für Beschaffung von Betriebsmitteln, Verbesserung und Erweiterung der Bahnanlagen, sowie diejenigen Kosten gedeckt, welche bei den Privatbahnen den Fonds zur Last fallen, indem solche bei den preussischen Staatsbahnen nicht geführt werden.

Die wirklichen Betriebsausgaben schwankten zwischen 39,54 % in 1864 und 70,07 % in 1853 und betrugen im Durchschnitt 51,01 % der Bruttoeinnahmen, während sich dieselben bei den unter Privatverwaltung befindlichen preussischen Eisenbahnen auf durchschnittlich 44,03 % stellten.

Das Jahr 1866 brachte den preussischen Staatsbahnen beträchtlichen Zuwachs in den hannöverschen, nassauischen und kurhessischen Staatsbahnen sowie in den der freien Stadt Frankfurt gehörigen Theilstrecken. Sie erhielten hierdurch eine Vermehrung um ungefähr zwei Drittel ihrer bisherigen Ausdehnung. Von diesen waren die hannöverschen und demnächst die Main-Weserbahn besonders ertragsreich, und hierbei concurrirten die Ersteren mit der Niederschlesisch-Märkischen Bahn. Die nassauischen Bahnen aber waren um so weniger einträglich; sie blieben fast regelmässig unter 4 %, öfter sogar unter 3 % Rente. Die einzige in dieser Periode käuflich erworbene Privatbahn, die allerdings nur kurze Taunusbahn (Mainz-Wiesbaden), stellte sich den besten Staatsbahnen an die Seite. Das Anlagecapital aller, welches bis zum Jahre 1878 auf 1 283 418 140 Mk. anwuchs, verzinste sich in den einzelnen Jahren, wie folgt:

pro	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875
	8,88	7,33	6,65	7,20	7,75	8,54	7,78	7,33	6,03	6,16 %
pro	1876	1877	1878							
	6,28	6,14	5,59 %.							

Der hieraus sich ergebende Durchschnitt von 7,05 % stellte sich dem der preussischen Privatbahnen fast gleich, indem dieser in demselben Zeitraum 7,19 % betrug. Die reinen Betriebsausgaben absorbirten bei den Staatsbahnen, unter Schwankung zwischen 41,43 % in 1866 und 61,7 % in 1874, durchschnittlich 51,1 % der Bruttoeinnahme, während sie sich bei den unter Privatverwaltung stehenden Bahnen auf 47,5 % stellten. Die Berechnung der Betriebsausgaben und der Betriebsüberschüsse, sowie die Verwendung

der Letzteren erfolgte in dieser Periode nach denselben Principien wie in der ersten; jene verstehen sich also als die reinen laufenden Betriebsausgaben, während die Kosten für Erneuerung von Bahnanlagen und Betriebsmitteln u. s. w. bei den Ueberschüssen in Abrechnung kommen.

Die dritte, bis auf die Gegenwart reichende Periode brachte den Staatsbahnen durch Verstaatlichung sämmtlicher grossen Privatbahnen Preussens mit Ausnahme der Ostpreussischen Südbahn und der Marienburg-Mlawkaer Bahn sowie durch umfangreiche Secundärbahnbauten bis 1. April 1889 einen Zuwachs von rund 16 000 km. Sie beherrschen nunmehr fast unumschränkt nicht allein den ganzen inneren Verkehr Preussens, sondern auch den grossartigen directen und Durchgangsverkehr von Norddeutschland. Im Betriebsjahr 1888/89 beförderten sie 207 857 296 Personen und 127 431 650 000 kg Frachten. Zu diesen gewaltigen Leistungen waren ult. März 1889 an Betriebsmitteln 8797 Locomotiven, 13 953 Personenwagen und 178 219 Lastwagen vorhanden. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 194 722 937 Mk., aus dem Güterverkehr 559 319 202 Mk., im Ganzen einschliesslich der Nebeneinnahmen aber 782 546 900 Mk.; die Betriebsausgaben bezifferten sich auf 419 365 735 Mk. und der Ueberschuss somit auf 363 181 165 Mk. Das zur Berechnung zu ziehende Anlagecapital betrug zu demselben Zeitpunkt 6 081 364 014 Mk. und für 1 km 264 851 Mk. Das Beamten- und Arbeiterpersonal zählte 205 866 Köpfe.

In den einzelnen Etatsjahren dieser letzten Periode (das Geschäftsjahr umfasst nunmehr die Zeit vom 1. April des laufenden bis zum letzten März des folgenden Jahres) hat sich das jeweilige Anlagecapital durch die Ueberschüsse der Einnahmen über die Betriebsausgaben mit folgenden Procentsätzen verzinst:

pro	1879/80	1880/81	1881/82	1882/83	1883/84	1884/85	1885/86
	5,02	4,86	5,01	5,22	4,86	5,09	4,88 %

pro	1886/87	1887/88	1888/89	
	5,22	5,78	6,02 %	im Durchschnitt also 5,20 %.

Dem gegenüber, dass diese Zahlen im Verhältniss zu der zweiten und den letzten Jahren der ersten Staatsbahnperiode einen Rückgang der Rentabilität ergeben, muss hervorgehoben werden, dass bei den grundweg veränderten Verhältnissen sich sachgemäss hierüber eine Vergleichung überhaupt nicht ziehen lässt. Damals war der Staat gewissermassen auch nur Eisenbahnunternehmer, wenn auch mit dem Unterschied, dass er nach Möglichkeit den volkswirthschaftlichen Interessen Rechnung trug; jetzt dagegen

sind die Bahnen eine allgemeine Staatseinrichtung, bei welcher Hebung und Förderung des Volkswohlstandes in erster Linie ausschlaggebend sein muss, und die directe Rentabilität der Bahnen selbst erst in zweiter Linie in Frage kommt. In jenem Punkt liegt der Hauptzweck der Staatsbahnen, Letztere ist nur eine nebensächliche, wenn auch wünschenswerthe Zugabe. Wir wollen an dieser Stelle nochmals — wie bereits in dem allgemeinen Artikel über Preussen — auf den durch das Eisenbahnsteuergesetz von 1859 allerdings aufgehobenen § 40 des Eisenbahngesetzes von 1838 hinweisen, inhaltlich dessen die königliche Staatsregierung das Tarifwesen nach dem Erwerb der einzelnen Linien ihrerseits so zu gestalten gedachte, dass der Ertrag die Kosten der Bahn und der Verwaltung nicht übersteige.

Diese erste ideale Absicht der königlichen Regierung musste allerdings in Folge der Verhältnisse aufgegeben werden; an Stelle des allmählichen Erwerbs der Privatbahnen mittelst der Staatseinnahmen aus diesen selbst ist nun der vorzeitige käufliche Erwerb mit Aufwendung von Milliarden getreten, welche selbstredend aus den Eisenbahneinnahmen möglichst Verzinsung finden müssen und in Wirklichkeit vollauf finden.

Die Betriebsausgaben stiegen in dieser dritten Periode von 54,10 % in 1879/80 bis auf 58,57 % in 1883/84, sind aber seitdem fast stetig wieder herunter gegangen und haben in 1888/89: 53,59 %, in 1887/88 aber sogar nur 53,01 % der Bruttoeinnahme betragen. Hierbei sind die Kosten für Erneuerung von Bahnanlagen und Betriebsmitteln bereits mit enthalten. Betreffs dieses Zeitraums braucht ein Vergleich mit den finanziellen Resultaten der preussischen Privatbahnen bei der dominirenden Stellung der Staatsbahnen, zwischen denen jene nur noch als einzelne Linien eingezwängt sind, überhaupt nicht erst versucht zu werden, er würde nur zu Trugschlüssen führen.

Vom Etatsjahr 1882/83 ab ist die Verwendung der Jahresüberschüsse aus der Verwaltung der Eisenbahnen für den Staat einschliesslich des ausserhalb der preussischen Staatsbahnverwaltung stehenden preussischen Staatsbahnbesitzes und einschliesslich der finanziellen Betheiligung des Staats an Privatbahnen gesetzlich (durch Gesetz vom 27. März 1882) geregelt worden. Hierbei ist die Staatseisenbahn-Kapitalschuld per 1. April 1880 mit 1 498 858 100 Mk. und einer Jahreszinslast von 63 914 324 Mk. zu Grunde gelegt. Hierunter ist jedoch nur die auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übertragene Eisenbahnschuld zu verstehen, d. h. die auf Grund von Eisenbahncrediten ausgegebenen Staats-

schuldverschreibungen, die durch den Staatshaushaltsetat oder durch besondere Gesetze für Eisenbahnzwecke bewilligten anderweitigen ausserordentlichen Staatsmittel sowie die vom Staat ohne Umtausch übernommenen Actien und die selbstschuldnerisch übernommenen Prioritätsanleihen verstaatlichter Eisenbahnen, soweit solche ausdrücklich auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übertragen sind.

Betreffs der letztgenannten Kategorie der Staatseisenbahnschuld ist besonders hervorzuheben, dass nur bei der 1852 verstaatlichten Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn und der 1855 verstaatlichten Münster-Hammer Eisenbahn die Actien ohne Umtausch vom Staat übernommen und die Prioritätsobligationen ausdrücklich auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übertragen sind, während bei allen anderen verstaatlichten Bahnen die Actien entweder baar eingelöst oder in Staatsschuldverschreibungen bezw. Consols umgetauscht und die Pr.-Obligationen, soweit dieselben nicht zur Baareinlösung oder zum Umtausch in Consols gekündigt worden sind, der Staatseisenbahnverwaltung verblieben, also nicht auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übertragen sind. Durch die grossartigen Eisenbahnverstaatlichungen seit 1880, durch die umfangreichen staatsseitigen Neubauten, durch die bedeutende Vermehrung der Betriebsmittel u. s. w. hat sich die vorerwähnte Staatseisenbahn-Kapitalschuld bis zum Schluss des Etatsjahres 1888/89 auf 4 067 074 143 Mk. mit einer Jahreszinslast von 161 704 608 Mk. erhöht, worin von übernommenen Privatbahnpapieren, nachdem diejenigen der Münster-Hammer Eisenbahn und die Pr.-Obligationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn inzwischen gekündigt worden waren, nur noch die Niederschlesisch-Märkischen St.-Actien mit 12 411 600 Mk. per ult. 1888 inbegriffen sind. Betreffs Verwendung der Betriebsüberschüsse bestimmt das in Rede stehende Gesetz vom 27. März 1882, dass aus diesen zunächst die der Staatsbahnverwaltung zu Lasten verbliebenen Pr.-Obligationen verstaatlichter Eisenbahnen zu bedienen, d. h. zu verzinsen und planmässig zu amortisiren sind, sowie dass von dem weiter verbleibenden Ueberschuss die der Hauptverwaltung der Staatschulden zu Lasten stehende Staatseisenbahn-Kapitalschuld zu verzinsen ist, alsdann aber gegebenen Falls zunächst bis zu 2 200 000 Mk. behufs Ausgleichung eines im Staatshaushalt etwa vorhandenen Defizits und erst der übrige Betrag zur Amortisation der Staatseisenbahnschuld bis zu $^3/_4$ % dieser zu verwenden sind, während eine Erhöhung der Tilgungsquote jedesmaliger Bestimmung durch den Staatshaushalt vorbehalten bleiben soll.

Neuerdings, inhaltlich der Kammerverhandlungen vom 16. Januar 1890, beabsichtigt die Staatsregierung, die bislang noch bei der Staatsbahnverwaltung zu Lasten stehenden Pr.-Obligationen verstaatlichter Eisenbahnen gleichfalls auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden zu übertragen, so dass dann die gesammte staatsseitige Eisenbahnschuld in der Hand dieser vereinigt sein wird. Nachdem zur Herabminderung des Zinsfusses nach dem augenblicklichen Stand des Geldmarktes die Pr.-Obligationen verstaatlichter Bahnen mit höherem Zinsfuss zum Umtausch in $3^1/_2$ procentige Consols bezw. zur baaren Einlösung inzwischen gekündigt worden sind, verbleiben nur noch die schon vorher $3^1/_2$ procentigen Pr.-Obligationen und diejenigen mit höherem Zinsfuss, bei welchen inhaltlich der betreffenden Privilegien eine Kündigung überhaupt ausgeschlossen oder erst für einen späteren Zeitpunkt möglich ist, mit rund 177 000 000 Mk. In der bezüglichen Rede des damaligen Finanzministers erhalten wir auch die Erklärung zu der auffallenden Erscheinung, dass die Verwaltung der seit Beginn der grossen Eisenbahnverstaatlichungen übernommenen Pr.-Obligationen verstaatlichter Bahnen, welche einen wesentlichen Theil der Staatsschuld ausmacht, nicht auf die Hauptverwaltung dieser, sondern auf die Staatsbahnverwaltung übertragen worden war. Das Erforderniss erheblicher Vermehrung des Beamtenpersonals und der Geschäftsräume, welches bei der Ersteren eingetreten wäre, veranlasste die mit obiger Massnahme verbundene Theilung in der Verwaltung der Staatsschulden.

Von einer besonderen Besprechung der einzelnen Verkehrszweige (Binnen-, directer, sowie Durchgangs-Personen- und Durchgangs-Güterverkehr) haben wir bei den preussischen Staatsbahnen Abstand genommen, da dies gegenüber den anderen Bahnen nur ein falsches Bild ergeben würde, indem jene aus der Zusammenfügung vieler grosser Bahncomplexe gebildet sind, bei ihnen also noch Binnenverkehr ist, was bei den anderen als directer und Durchgangsverkehr erscheint. Welchen Verkehren gegenwärtig die grossen Linien dienen, bezw. welche Verkehre die Netze der einzelnen Directionsbezirke beherrschen, ist nachstehend in den Abhandlungen über diese, und zwar am Schluss jeder einzelnen derselben angegeben.

Zur Regelung des Betriebes auf denjenigen G r e n z s t r e c k e n, auf welchen die Eigenthumsgrenze ohne Grenzbahnhof mit der politischen Grenze zusammenfällt, sind von der vorstehend aufgeführten Eigenthumslänge mit 23 266,73 km seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung verpachtet bezw. zu derselben zugepachtet:

	verpachtet:	zugepachtet:
An der österreichischen Grenze:		
Von der Grenze bis Oderberg in Oesterreich, Eigenthum der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn		3,74 km
von der Grenze bis Jägerndorf in Oesterreich, Eigenthum der Mährisch-Schlesischen Centralbahn		3,35 „
von Ziegenhals in Preussen bis an die Grenze bei Hennersdorf an die Mährisch-Schlesische Centralbahn	11,22 km	
von Mittelwalde in Preussen bis an die Grenze an die Oesterreichische Nordwestbahn . .	6,12 „	
von der Grenze bis Halbstadt in Oesterreich, Eigenthum der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft		1,94 „
von Lieban in Preussen bis an die Grenze an die Südnorddeutsche Verbindungsbahn .	2,63 „	
von Seidenberg in Preussen bis an die Grenze an die Südnorddeutsche Verbindungsbahn .	2,11 „	
An der königlich sächsischen Grenze:		
Von Görlitz über Reichenbach bis an die Grenze an die königlich sächsische Staatsbahnverwaltung	14,86 „	
von der Grenze bis Kamenz in Sachsen, Eigenthum der königlich sächsischen Staatsbahnverwaltung		11,42 „
die Anschlusscurven bei Röderau in Richtung auf Dresden und Riesa an die königlich sächsische Staatsbahnverwaltung	2,10 „	
An der bayerischen Grenze:		
Von Probstzella in Meiningen bis an die Grenze an die bayerische Staatsbahnverwaltung .	1,59 „	
von der Grenze bis Gemünden in Bayern, Eigenthum der bayerischen Staatsbahnverwaltung		21,91 „
An der bayerisch-pfälzischen Grenze links des Rheins:		
Von der Grenze bis Scheidt in der bayerischen Pfalz, Eigenthum der Pfälzischen Ludwigsbahn		4,63 „
Uebertrag	40,63 km	46,99 km

	verpachtet:	zugepachtet:
Uebertrag	40,63 km	46,99 km
An der elsass-lothringischen Grenze:		
Von der Grenze (Mitte Saarbrücke) bis Saargemünd, Eigenthum der Reichseisenbahnen		1,04 „
An der niederländischen Grenze:		
Von der Grenze bis Venlo in den Niederlanden, Eigenthum der niederländischen Staatseisenbahnen		3,01 „
von Cleve in Preussen bis an die Grenze bei Cranenburg an die Holländische Eisenbahngesellschaft	12,72 „	
von der Grenze bis Zevenaar in den Niederlanden, Eigenthum der Niederländischen Rheineisenbahngesellschaft		5,10 „
von Emmerich in Preussen bis an die Grenze an die Niederländische Rheineisenbahngesellschaft	11,77 „	
die Anfangsstrecken der Linien Winterswyk-Bocholt und Winterswyk-Bismark i. W. von Winterswyk bis an die Grenze, Eigenthum der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahngesellschaft		13,70 „
von Gronau in Preussen bis an die Grenze an die Gesellschaft für den Betrieb niederländischer Staatsbahnen	1,41 „	
Ferner hat die preussische Staatsbahnverwaltung in Mitbetrieb:		
auf dem Bahnhof Dzieditz der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn in Mähren, bis zu welchem die preussische Linie reicht		0,29 „
und Soldau-Illowo von der Marienburg-Mlawkaer Privatbahn		11,73 „
Ausserdem stehen in pachtweisem Betriebe der preussischen Staatsbahnverwaltung folgende Strecken:		
Der freien Stadt Bremen gehörige Theilstrecken:		
In der Stadt Bremen die Abzweigung von der Weserbahn nach dem Weserbahnhofe . .		0,62 „
Uebertrag	66,53 km	82,48 km

	verpachtet:	zugepachtet:
Uebertrag	66,53 km	82,48 km
und nach dem Neustadt-Bahnhofe		0,38 „
sowie die Bahnhofsanlagen in Bremerhaven .		0,63 „
Die im Besitz der freien Stadt Hamburg stehende Theilstrecke:		
Bahnhof Klosterthor bis Bahnhof Schulterblatt		3,98 „
sowie die Eisenbahnbrücke über den Oberhafen in Hamburg		0,04 „
Privatgleise im Bereich der Berliner Ringbahn:		
Das Anschlussgleis vom Etablissement der Berliner Actien-Lagerhof-Gesellschaft an die Berliner Ringbahn		2,00 „
Das Anschlussgleis vom städtischen Centralviehhofe in Berlin an die Berliner Ringbahn		2,11 „
Verpachtet ist behufs Einführung der Eutin-Lübecker Bahn in Eutin von der Linie Eutin-Neustadt i. H. an die gedachte Gesellschaft eine Strecke von	0,99 „	
und die Verbindungsbahn in Mörs vom Staatsbahnhof nach dem Bahnhofe der Krefelder Eisenbahngesellschaft an diese .	0,54 „	
Summa	68,06 km	91,62 km

Somit erstreckt sich der Betrieb der Staatsbahnverwaltung auf 23 291,29 km.

Bei den vorstehend nicht genannten Grenzstrecken und zwar: Eydtkuhnen-Wirballen, Ottlotschin-Alexandrowo und Schoppinitz-Sosnowice gegen Russland, Myslowitz-Szczakowa gegen Oesterreich, Neunkirchen-Bexbach gegen die bayerische Pfalz, Saarbrücken-Forbach und Perl-Sierck gegen Elsass-Lothringen, Karthaus-Wasserbillig gegen Luxemburg, Aachen-Herbesthal-Verviers und Aachen-Bleyberg gegen Belgien, Rheydt-Dalheim-Roermond gegen Holland, Wittmund-Jever gegen Oldenburg, Woyens-Vamdrup gegen Dänemark, Meyenburg-Plau gegen Mecklenburg-Schwerin und Pasewalk-Strasburg i. U.-Neubrandenburg gegen Mecklenburg-Strelitz besteht ein eigentliches Pachtverhältniss nicht, Bahnbewachung und Bahnunterhaltung wechselt auf der Grenze, und nur der Fahrdienst ist

auf den Grenzstrecken gegen Naturalausgleich oder baare Bezahlung besonders geregelt.

Endlich bleibt noch zu erwähnen, dass die preussische Staatsbahnverwaltung die Posen-Stargarder Privatbahn für eigene Rechnung, die Kreis Oldenburger Eisenbahn (Neustadt i. H.-Oldenburg in Holstein), die Ilmebahn (Einbeck-Dassel), die Birkenfelder Zweigbahn sowie neuerdings die am 31. Dezember 1888 eröffnete Farge-Vegesacker Eisenbahn aber für Rechnung der Eigenthümer in Betrieb hat.

Organisation. Wie Eingangs entwickelt, bestanden die preussischen Staatsbahnen zuerst aus einzelnen, räumlich voneinander getrennten Bahnen. Jede derselben bildete einen besonderen Verwaltungsbezirk unter je einer königlichen Direction, die ihre Benennung nach dem Namen der betreffenden Bahn erhielt. So entstanden zuerst die königlichen Directionen der Saarbrücker Eisenbahn zu Saarbrücken, der Westfälischen Eisenbahn zu Paderborn und später zu Münster sowie der preussischen Ostbahn zu Bromberg. Zu diesen trat nach Verstaatlichung der Bahn Berlin-Breslau in 1852 noch die königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu Berlin, welcher auch die alte Berliner Verbindungsbahn unterstellt wurde. Die durch die politischen Veränderungen des Jahres 1866 an Preussen gefallenen Staatsbahnen blieben im Grossen und Ganzen dem bisherigen politischen Verhältniss nach in sich abgegrenzt, so dass zu den vorgenannten vier Verwaltungsbezirken die hannöverschen Staatsbahnen, die Bebra-Hanauer Eisenbahn (kurfürstlich hessische Staatsbahn) und die nassauische Eisenbahn hinzu kamen, für welche wieder besondere königliche Directionen in Hannover, Cassel und Wiesbaden eingerichtet wurden. Ebenso bildete die Main-Weserbahn (Cassel-Frankfurt a. M.), welche Preussen 1868 zu alleiniger Verwaltung übernahm, einen eigenen Verwaltungsbezirk unter besonderer Direction mit Sitz in Cassel. Nachdem Preussen die Bebra-Hanauer Bahn südwestlich bis Frankfurt a. M. verlängert hatte, wurde die neue Strecke mit jener zu einem Verwaltungsbezirk vereinigt, hierbei 1874 die Direction von Cassel nach Frankfurt a. M. verlegt und die Firma auf „Königliche Direction der Frankfurt-Bebraer Bahn“ erweitert. Nach Vorstehendem zerfielen die preussischen Staatsbahnen am Schluss der ersten Periode 1865 bezw. Anfang 1866 in vier und am Schluss der zweiten Periode 1878 in acht verschiedene Verwaltungsgebiete. Im Jahre 1880 fand eine Centralisirung der Verwaltung statt, indem die Bahnen von nur geringerer Ausdehnung unter Aufhebung von deren besonderen Directionen anderen Verwaltungsgebieten zugetheilt bezw. mehrere solcher zu einem Verwaltungsgebiet vereinigt wurden. Die Main-Weserbahn und die Westfälische Bahn wurden mit den hannöverschen Staatsbahnen, die Saarbrücker Eisenbahn aber mit den nassauischen Staatsbahnen und der Frankfurt-Bebraer Bahn zu einer Verwaltung unter der Direction in Frankfurt a. M. vereinigt. Das Jahr 1880 brachte aber auch noch den Beginn der grossen Eisenbahnverstaatlichungen; hierbei erhielten die grösseren der verstaatlichten Bahnen für die Zeit der Ueberleitung in die neuen Verhältnisse besondere königliche Directionen an dem Sitz der bisherigen Privatverwaltungen, so dass wir vorübergehend nach und nach solche der Berlin-Stettiner Eisenbahn in Stettin, der Köln-Mindener Eisenbahn zu Köln, der Rheinischen Eisenbahn ebendaselbst, der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn zu Berlin, der Berlin-Hamburger Eisenbahn zu Berlin, der Breslau-Schweidnitz-

Freiburger Eisenbahn zu Breslau, der Braunschweigischen Eisenbahn zu Braunschweig und andere mehr finden. Nach der Uebergangsperiode aber wurden diese besonderen Directionen wieder aufgelöst und die verstaatlichten Bahnen entweder den bereits bestehenden königlichen Eisenbahndirectionen einverleibt oder mehrere solcher zu einem neuen Verwaltungsgebiet vereinigt. Diesen Verhältnissen entsprechend wurden auch die Firmen der alten königlichen Directionen, welche, wie wir gesehen haben, nach den einzelnen Bahnen bezw. nach ihrer politisch-geographischen Lage benannt waren, aufgegeben, und so führen von 1880 ab sämmtliche Directionen (mit Ausnahme der nur vorübergehend eingesetzten) nur noch die Firma „Königliche Eisenbahndirection" unter Zusetzung ihres Amtssitzes Berlin, Bromberg, Frankfurt a. M. u. s. w. — In Köln haben zwei derselben ihren Sitz, weshalb sie zur Unterscheidung noch die Bezeichnung linksrheinisch bezw. rechtsrheinisch erhalten haben. Die alten preussischen Staatsbahnen, welche bis 1879 in acht Verwaltungsbezirke eingetheilt waren, sind nach Obigem also zu vier solchen unter den Directionen zu Bromberg, zu Berlin, zu Hannover und zu Frankfurt a. M. zusammen gelegt. Die verstaatlichten Bahnen sind theils diesen einverleibt, theils zu sieben neuen Verwaltungsgebieten unter den königlichen Eisenbahndirectionen zu Breslau, zu Magdeburg, zu Erfurt, zu Elberfeld, zu Köln rechtsrheinisch, zu Köln linksrheinisch und zu Altona vereinigt.

Die Abgrenzung der Directionsbezirke basirt nicht etwa auf der politischen Eintheilung des Staats, sondern ist den Hauptrichtungen des grossen Verkehrs bezw. den grossen Industriebezirken angepasst. Eine Aenderung in Zahl und Benennung der seit 1885 bestehenden elf Directionen ist seitdem nicht eingetreten, doch haben wiederholt anderweitige Abgrenzungen der einzelnen Directionsbezirke stattgefunden, von denen mit Rücksicht auf die weiter oben gemachten speciellen Angaben die spätere Abzweigung der ehemaligen Wesfälischen Eisenbahn von der Direction Hannover an die in Köln rechtsrheinisch und die der ehemaligen Saarbrücker Eisenbahn von der Direction Frankfurt a. M. an die in Köln linksrheinisch hier besonders zu erwähnen ist. Die übrigen darauf bezüglichen Notizen sind in den später folgenden besonderen Artikeln über die einzelnen Directionsbezirke gegeben.

Die Längenausdehnung der den einzelnen Directionen zugetheilten Bahnen ist eine sehr verschiedene; sie differirt unter Berücksichtigung der mit dem 1. April 1890 eingetretenen anderweitigen Streckenvertheilung zwischen rund 1200 km (bei Direction Elberfeld) und 4200 km (bei Direction Bromberg).

An der Spitze jedes Directionsbezirks steht ein Eisenbahn-Directions-Präsident. Betreffs des inneren Dienstes sind bei jeder Direction 3 Abtheilungen errichtet, die I. Abtheilung umfasst das Etats- und Rechnungswesen, das Justitiariat und die allgemeinen Verwaltungssachen, die II. Abtheilung die Betriebs- und Verkehrsverwaltung, und die III. die Bau- und Werkstättenverwaltung. Ausserdem besteht bei der Direction Bromberg und bei der Direction Köln linksrheinisch gegenwärtig (1889/90) noch eine IV. Abtheilung für die Leitung der Neubauten. An der Spitze jeder Abtheilung steht ein Abtheilungsdirigent, wobei wir uns nicht versagen können, zu bemerken, dass die Besetzung der II. Abtheilung für die Betriebs- und Verkehrsverwaltung mit Juristen, wie es gegenwärtig durchweg der Fall ist, eigenthümlich berührt und nicht gerade zum Vortheil gereichen dürfte. Selbstlose aufopfernde Hingabe der Vorsteher der betriebstechnischen Bureaus, der Verkehrsinspectoren und der Betriebsbeamten für ihren Beruf muss diesen wunden Punkt in der Organisation der preussischen Staatsbahnverwaltung so

weit als angänglich ausgleichen. — Bei den Directionen Altona und Frankfurt a. M. sind gegenwärtig die Präsidenten gleichzeitig Dirigenten der I. Abtheilung.

Während in der zweiten Periode zur Decentralisirung des Dienstes bei dem umfangreichen Netz der „Preussischen Ostbahn“ mit Beginn in 1873 für kleinere Theile derselben besondere, der gemeinsamen Direction untergeordnete Behörden unter dem Namen „Königliche Eisenbahncommissionen“ und zwar nach und nach im Ganzen 7 solcher eingesetzt worden waren, welche auf den ihnen zugewiesenen Strecken Bau und Betrieb zu leiten hatten, wurden in Folge Neuorganisation der Staatseisenbahnverwaltung mit Beginn in 1880 innerhalb der neu gebildeten Eisenbahndirectionsbezirke und zwar bei jedem dieser zu gleichem Zweck wie früher bei der Ostbahn die königlichen Eisenbahncommissionen unter gleichzeitiger Auflösung dieser „Königliche Eisenbahnbetriebsämter“ errichtet, deren Zahl bei den einzelnen Directionen in Folge des bedeutenden Unterschiedes in deren eigener Grösse wiederum sehr verschieden ist; die wenigsten, und zwar 4, haben die Directionsbezirke Frankfurt a. M. und Elberfeld, die meisten die Directionsbezirke Berlin und Bromberg mit je 10. Die detaillirte Eintheilung der einzelnen Directionsbezirke geben wir weiter unten in den besonderen Artikeln über Erstere.

Zur Vermeidung von Missverständnissen wollen wir nachträglich noch darauf hinweisen, dass wir in vorstehender Besprechung über die Organisation der preussischen Staatsbahnen die seitens des Staats für Rechnung der Gesellschaften vorübergehend verwalteten und betriebenen Privatbahnen sowie die für diese besonders eingesetzten königlichen Directionen folgerichtig nicht in den Rahmen dieser Abhandlung gezogen haben. Die speciellen organisatorischen Bestimmungen finden sich hinter den besonderen Artikeln über die elf Directionsbezirke.

Zur beiräthlichen Mitwirkung bei der Staatseisenbahnverwaltung in Eisenbahnverkehrsfragen sind auch in Preussen laut Gesetz vom 1. Juni 1882 Eisenbahnräthe eingesetzt worden, und zwar in Anbetracht der bedeutenden Ausdehnung des Verkehrsgebiets als Beirath der einzelnen Staatseisenbahndirectionen „Bezirkseisenbahnräthe“ mit Sitz am Verwaltungssitz der betreffenden Directionen, und als Beirath der Centralverwaltung der Staatseisenbahnen, also des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, ein „Landeseisenbahnrath“ mit Sitz in Berlin. Betreffs des Ersteren ist es jedoch dem Gutachten der drei betheiligten Ministerien (der öffentlichen Arbeiten, desjenigen für Handel und Gewerbe sowie des für Landwirthschaft, Domänen und Forsten) überlassen, für mehrere Staatseisenbahndirectionsbezirke einen gemeinschaftlichen Bezirkseisenbahnrath einzusetzen, und so bestehen gegenwärtig (1890) nur 9 solcher, indem die beiden Directionsbezirke Köln (Köln linksrheinisch und Köln rechtsrheinisch) und der Directionsbezirk Elberfeld einen gemeinschaftlichen mit Sitz in Köln haben. Die Bezirkseisenbahnräthe sind aus Vertretern des Handelsstandes, der Industrie sowie der Land- und Forstwirthschaft durch Wahl seitens der Handelskammern, der kaufmännischen Corporationen und der landwirthschaftlichen Provinzialvereine sowie event. nach dem Gutachten der drei betheiligten Ministerien auch noch seitens anderer Corporationen und einzelner Gemeinden zusammengesetzt, wobei die Zahl der Mitglieder jedes einzelnen Bezirkseisenbahnraths und deren Vertheilung auf die verschiedenen Interessentenkreise wiederum dem Gutachten der in Rede stehenden drei Ministerien überlassen ist. Diese Bezirkseisenbahnräthe, welche behufs vorbereitender Berathungen einen ständigen Ausschuss aus ihrer Mitte wählen dürfen, sind in allen die Verkehrsinteressen des Bezirks oder ein-

zelner Theile desselben berührenden wichtigeren Fragen seitens der betreffenden Staatseisenbahndirectionen zu hören, besonders betreffs Feststellung oder Abänderung der Fahrpläne und der Tarife. Ausserdem ist jeder Bezirkseisenbahnrath seinerseits ermächtigt, in vorgedachten Angelegenheiten an die zuständige Eisenbahndirection Anträge zu stellen und von derselben Auskunft zu verlangen.

Die Verhältnisse des Landeseisenbahnraths dagegen sind direct durch das vorstehend angezogene Gesetz geregelt. Derselbe besteht aus einem Vorsitzenden und dessen Stellvertreter, welche von Sr. Majestät dem König Allerhöchstselbst ernannt werden, und aus 40 Mitgliedern bezw. deren Stellvertretern. Von diesen hat 2 der Minister der öffentlichen Arbeiten, 2 der Finanzminister, 3 der Handelsminister und gleichfalls 3 der Minister für Land- und Forstwirthschaft zu berufen. Die anderen 30 gehen durch Wahl seitens der Bezirkseisenbahnräthe nach besonderem Vertheilungsplan hervor. Aus seiner Mitte wählt der Landeseisenbahnrath zur Vorbereitung seiner gemeinsamen Berathungen einen ständigen Ausschuss; dieser besteht aus dem Vorsitzenden des Landeseisenbahnraths bezw. dessen Stellvertreter und 4 Mitgliedern bezw. deren Stellvertretern. Obligatorisch sind dem Landeseisenbahnrath zur Begutachtung vorzulegen beabsichtigte Neueinführungen oder Aenderungen der Normaltransportgebühren für Personen und Güter, der allgemeinen Tarifvorschriften und Güterklassification, der Anordnungen wegen Zulassung oder Versagung von Ausnahme- und Differenzialtarifen sowie des Betriebs- und Bahnpolizeireglements, ausschliesslich jedoch des technischen Theils dieser. Seinerseits ist auch der Landeseisenbahnrath berechtigt, betreffs der vorerwähnten Gegenstände Anträge an den Minister der öffentlichen Arbeiten zu stellen bezw. von diesem Auskunft zu verlangen. Er wird von dem Letzteren je nach Bedürfniss, mindestens aber zweimal im Jahr, nach Berlin zusammenberufen. Die Wahlen zum Landes- und zu den Bezirkseisenbahnräthen erfolgen auf die Dauer von drei Jahren.

Geographie. Der politischen Eintheilung nach liegen von den preussischen Staatsbahnen nach dem Stande ult. März 1889 auf preussischem Gebiet 21427,75 km, in den anderen deutschen Bundesstaaten 1597,72 km, in Oesterreich in den Endstrecken der Linien Schoppinitz-Dzieditz und Myslowitz-Oswiecim 5,28 km und in den Niederlanden in der Endstrecke der Linie Wesel-Geldern-Venlo 5,37 km.

Die detaillirte geographische Abhandlung geben wir nachstehend in den besonderen Artikeln über die einzelnen Directionsbezirke.

Directionsbezirk Altona.

Die königliche Eisenbahndirection Altona ist in Veranlassung der Verstaatlichung des Altona-Kieler Eisenbahnunternehmens und der damit in Zusammenhang stehenden Betriebsübernahme auf den „Schleswigschen Eisenbahnen" mit Allerhöchstem Erlass vom 24. Januar 1884 ins Leben gerufen. Nach und nach wurden ihr noch die verstaatlichte Berlin-Hamburger Eisenbahn, die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn bei der käuflichen Uebernahme dieser bisher hamburgischen Staatsbahn sowie die Strecken Lüneburg-Lauenburg, Echem-Hohnstorf und Hamburg-Harburg unter Abtrennung derselben vom Directionsbezirk Hannover zugetheilt. Vom preussischen Staat selbst gebaut wurden innerhalb dieses Directionsbezirks zunächst die Linien Schwarzenbeck-Oldesloe und Neustadt a. D.-Meyenburg-mecklenburgische Grenze in Richtung auf Güstrow. Mit den hier in Rede stehenden Linien, von welchen die Schleswigschen Eisenbahnen inzwischen

auch in das Eigenthum des Staats übergegangen waren, umfasste der Directionsbezirk am 1. April 1889: 1112,43 km dem preussischen Staat zu Eigenthum gehörige, in Betrieb stehende Linien, und es ist diese Zahl der Berechnung auf Seite 185 zu Grunde gelegt. Hiervon entfielen:

Auf preussisches Gebiet	976,35	km
„ grossherzoglich oldenburgisches Gebiet (Fürstenthum Lübeck)	20,06	„
„ das Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin	94,54	„
„ das Gebiet der freien Stadt Hamburg	21,48	„
Summa	1112,43	km.

Seitdem sind noch die vom Staat hergestellten Neubaustrecken Glöwen-Havelberg mit 8,91 km, Wrist-Itzehoe mit 21,45 km, Nordschleswigsche Weiche-Niebüll mit 36,08 km und die 3,90 km lange Theilstrecke Gremsmühlen-Holsteinische Schweiz der Neubaulinie Gremsmühlen-Lütjenburg sowie die per 1. Juli 1890 verstaatlichten Privatbahnunternehmungen der Westholsteinischen Eisenbahn (Neumünster-Heide-Tönning) mit 99,80 km und der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn (Elmshorn-Glückstadt-Itzehoe-dänische Grenze gegen Ribe) mit 237,80 km hinzugetreten. Per August 1890 beträgt somit die Eigenthumslänge des Directionsbezirks 1520,37 km.

Der Directionsbezirk ist vom 1. Juli 1890 ab in fünf Betriebsämter mit Sitz in Berlin, Hamburg, Kiel, Flensburg und Glückstadt eingetheilt.

Die sämmtlichen Linien des Directionsbezirks gehören dem norddeutschen Tieflande an, doch kommen innerhalb desselben in Schleswig-Holstein die nördlichsten Theile des baltischen Landrückens und südlich der Elbe die Erhebungen der zum südlichen Landrücken gehörigen Lüneburger Heide zur Geltung. In hydrographischer Beziehung gehören der untere Lauf der Elbe von Wittenberge an, die Neben- und Zuflüsse derselben, Havel, Dosse, Neue Elde, Sude, Delvenau, Bille, Stör und Wilster rechtsseitig, Jeetze und Ilmenau linksseitig, sowie ferner die Trave, die Eider mit der Treene und die Lohbek hierher.

Bei der nun folgenden geographischen Abhandlung der einzelnen Linien sehen wir von der früheren Zusammengehörigkeit dieser unter sich ab und lehnen uns an die gegenwärtige Gestaltung des grossen Verkehrs an. Hiernach erscheinen als Hauptstrecken die Linien Berlin-Wittenberge-Hamburg-Altona, Hamburg-Harburg, Altona-Elmshorn-Flensburg-dänische Grenze gegen Vamdrup und Altona-Elmshorn-Husum-dänische Grenze gegen Ribe.

A. Berlin-Wittenberge-Hamburg-Altona ist 293 km lang und hat vorherrschend nordwestliche Richtung. Sie beginnt in Berlin betreffs des Personenverkehrs auf dem mit dem Directionsbezirk Magdeburg gemeinschaftlichen Lehrter Bahnhofe, ist andererseits aber auch an die Berliner Stadtbahn angeschlossen; für den Güterverkehr dagegen besteht ein besonderer, der alte Hamburger Bahnhof, welcher wiederum mit der Berliner Ringbahn in Gleiseverbindung steht. Bei Spandau fällt der Anschluss von der Berliner Stadtbahn in die Hamburger Linie ein, und hier überschreitet diese unter den Kanonen der Festung die Havel. Bei Paulinenaue hinter Nauen nimmt sie von Norden her die Privatbahn von Neuruppin auf, entsendet bei Neustadt a. d. D. die Zweigbahn nördlich an die mecklenburgische Grenze gegen Güstrow, weiter bei Glöwen südlich die neuerdings eröffnete Zweigbahn nach Havelberg und trifft dann auf den Eisenbahnknotenpunkt Wittenberge a. d. Elbe. Während sich hier die Hauptbahn scharf nach Norden wendet, geht in der bisherigen Richtung nordwestlich die Linie über Lüneburg nach Buchholz ab, südlich fällt die Staatsbahnlinie von Magdeburg über Stendal und nordöstlich die Wittenberge-Perleberger Privatbahn

ein. Die Hamburger Hauptlinie verfolgt nun zunächst nördliche Richtung, wendet sich bei Wendisch Warnow wieder nach Nordwesten, tritt bald darauf auf mecklenburgisches Gebiet, überschreitet bei Grabow die Neue Elde, schneidet bei Ludwigslust die mecklenburgische Staatsbahnlinie Schwerin - Dömitz, nimmt gleichzeitig von Nordosten die mecklenburgische Privatbahn Parchim - Ludwigslust auf, überbrückt bei Hagenow die Sude und nimmt hier von Nordosten die mecklenburgische Staatsbahnstrecke von Schwerin her auf. Später wird Hagenow auch der Ausgangspunkt der 1890 zur Ausführung befohlenen Vollbahn Hagenow-Oldesloe. Kurz vor Büchen tritt die Hamburger Linie wieder auf preussisches Gebiet (Provinz Schleswig-Holstein), überbrückt bei Büchen die Delvenau, entsendet hier südlich die Zweigbahn nach Lüneburg und nimmt nördlich die Lübeck-Büchener Privatbahn auf. Bei der nächsten Station Schwarzenbeck entsendet sie nordwestlich die für den Güterverkehr mit Schleswig und Dänemark wichtige Abkürzungslinie über Oldesloe nach Neumünster, führt über Friedrichsruh, das Tusculum des Fürsten Bismarck, Herzogs von Lauenburg, überschreitet hierauf zweimal die Bille, tritt bei Bergedorf in das Gebiet der freien und Hansestadt Hamburg und trifft bald darauf auf die nordische Handelsmetropole Hamburg selbst, wo sie in den eigenen Berliner Bahnhof einläuft. An diesen schliesst sich die sogenannte Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn an, welche von hier aus bis zum Bahnhof Klosterthor im Eigenthum des preussischen Staats steht. Auf Letzterem fällt gleichzeitig das für durchgehende Züge bestimmte Verbindungsgleis vom Venloer (Pariser) Bahnhofe ein. Von Bahnhof Klosterthor aus bis zum Bahnhof Schulterblatt ist die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn Eigenthum des Hamburger Staats, steht aber in pachtweisem Betrieb der preussischen Staatsbahnverwaltung. Hiernach beginnt mit dem Weichbild der Stadt Altona wieder das preussische Gebiet und der Eigenthumsbesitz der preussischen Staatsbahn in der Reststrecke der Verbindungsbahn von Schulterblatt bis Altona, innerhalb welcher die Altona-Kaltenkirchener Privatbahn im Niveau, jedoch ohne Gleiseanschluss gekreuzt wird. Für den Güterverkehr steht die Linie Lübeck-Hamburg der Lübeck-Büchener Privatbahn, welche in Hamburg auf eigenem Bahnhofe mündet, mit dem Güterbahnhofe der Berlin-Hamburger Linie in Gleiseverbindung, und aus der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn führt behufs Entlastung des Altonaer Bahnhofes vom durchgehenden Güterverkehr kurz vor diesem eine Verbindungscurve an die unter C. zu behandelnde Hauptlinie (nach Elmshorn - dänische Grenze). In Altona findet die Berlin-Hamburger Linie unmittelbare Fortsetzung nach Norden bis an die dänische Grenze.

Die Berlin-Hamburg-Altonaer Hauptlinie ist durchweg doppelgleisig und hat durchaus günstige Steigungsverhältnisse, indem nur auf der Endstrecke hinter Friedrichsruh das Verhältniss von 1 : 300 mit einem Maximum von 1 : 128 überschritten wird.

Von dieser Hauptbahn zweigen folgende Linien ab:

1. Neustadt a. d. D. - mecklenburgische Grenze hinter Meyenburg ist 64 km lang, führt in nordwestlicher Richtung, bei Wusterhausen die Dosse überschreitend, zunächst bis Pritzwalk, schneidet hier die Prignitzer Privatbahn (Perleberg - Wittstock), wendet sich nun scharf nach Norden, überbrückt bei Meyenburg die Stepenitz und findet auf der bald hinter dieser Station liegenden Grenze Fortsetzung in der mecklenburgischen Staatsbahn über Plau nach Güstrow. Sie ist als normalspurige Secundärbahn eingleisig gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1:100 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

2. Glöwen-Havelberg ist 9 km lang, hat südliche Richtung, ist als normalspurige Secundärbahn mit einem Steigungsmaximum von 1 : 100 eingleisig hergestellt und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

3. Wittenberge-Lüneburg-Buchholz ist 142 km lang und hat nordwestliche Richtung. Hinter der Station Lenzen tritt sie in das Grossherzogthum Mecklenburg, überschreitet bei Dömitz, wo nordöstlich die mecklenburgische Staatsbahn von Ludwigslust einfällt, auf fester Brücke die Elbe, hiermit auf das linke Ufer des Stromes tretend und dabei gleichzeitig das mecklenburgische Gebiet wieder verlassend. Bei Dannenberg überbrückt sie die Jeetze, bei Lüneburg die Ilmenau, schneidet hier die preussische Staatsbahnlinie Hannover-Harburg, und ausserdem fällt daselbst von Nordosten her die demnächst zu behandelnde Zweigbahn von Büchen ein. Nach weiteren 39 km mündet sie auf Station Buchholz in die Staatsbahnlinie Bremen-Hamburg. Sie ist durchweg eingleisig als Vollbahn gebaut, wird aber auf der Endstrecke Lüneburg-Buchholz secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Auf beiden Theilstrecken beträgt die Maximalsteigung 1 : 200.

4. Büchen-Lüneburg ist 30 km lang, führt in südwestlicher Richtung zunächst nach Lauenburg, überschreitet hier auf fester Brücke die Elbe, nimmt bei Echem von Nordosten her die Hohnstorfer Zweigbahn auf und mündet in den Eisenbahnknotenpunkt Lüneburg. Sie ist eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 200.

4a. Die Hohnstorfer Zweigbahn, ehemals Endstrecke der hannöverschen Staatsbahn gegen Lauenburg, als die Elbe noch mittelst Fähre überschritten wurde, hat eine Steigung von 1 : 100, ist 3 km lang als Vollbahn gebaut, wird aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben und dient nur dem Güterverkehr.

5. Schwarzenbek-Neumünster ist 81 km lang, hat nordwestliche Richtung, überbrückt die Bille, schneidet bei Oldesloe die Linie Lübeck-Hamburg der Lübeck-Büchener Privatbahn, überschreitet hier und dann wiederum bei der des dabeiliegenden Salzbergwerkes wegen bekannten Station Segeberg die Trave und mündet in den Eisenbahnknotenpunkt Neumünster, Station der unter C. zu behandelnden Hauptlinie Altona-Vamdrup. Sie ist eingleisig und hat auf der Strecke Schwarzenbek-Oldesloe eine Maximalsteigung von 1 : 150, auf Oldesloe-Neumünster aber eine solche von 1 : 100.

B. Hamburg-Harburg. In Hamburg beginnt auch die grosse Hamburg-Venlo-Pariser Linie, doch gehört sie nur mit ihrer Anfangsstrecke Hamburg-Harburg zum Directionsbezirk Altona. Sie hat in Hamburg einen besonderen Bahnhof, welcher dienstlich der „Venloer" heisst, im Volksmund aber meist der Pariser genannt wird. Derselbe ist durch eine 0,80 km lange Verbindungsbahn rückwärts auf Station Schulterblatt an die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn angeschlossen, welche gleichfalls von den durchgehenden Zügen befahren wird. Innerhalb des Weichbildes der Stadt Hamburg überschreitet die Venloer Linie die Norderelbe, tritt auf der dann von ihr benutzten Elbinsel wieder auf preussisches Gebiet (Provinz Hannover), überbrückt vor Harburg die Süderelbe und findet in Harburg Fortsetzung in den Linien des Directionsbezirks Hannover nach Bremen-Venlo, nach Uelzen-Hannover und Magdeburg sowie nach dem Hamburger Seehafen Cuxhaven. Die zur Direction Altona gehörige Theilstrecke ist 10 km lang, zweigleisig ausgeführt und hat eine Maximalsteigung von 1 : 200.

C. Altona-Elmshorn-Neumünster-Flensburg-dänische Grenze vor Vamdrup ist 243 km lang, hat vorherrschend nördliche Richtung und charakterisirt sich von Neumünster ab als schleswig-holsteinische Ostseeküstenbahn. Sie schliesst auf Bahnhof Altona an die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn bezw. an die Linie Berlin-Hamburg-Altona an, entsendet kurz hinter Altona westlich eine Zweigbahn nach Wedel, führt in nordwestlicher Richtung über Pinneberg nach Elmshorn, wo die unter D. zu behandelnde Linie abgeht. Die Vamdruper Linie wendet sich nun nach Nordosten, entsendet bei Wrist westlich eine Zweigbahn nach Itzehoe und trifft dann auf den Eisenbahnknotenpunkt Neumünster. Hier fällt südöstlich die unter A 5. behandelte Zweigbahn von Schwarzenbek ein, östlich geht die ostholsteinische Linie nach Neustadt, nordöstlich die Linie nach Kiel und westlich die Linie nach Tönning (die neuerdings verstaatlichte Westholsteinische Eisenbahn) ab, während die Vamdruper Hauptlinie in nordwestlicher Richtung die Station Neumünster verlässt. Nach 34 km überschreitet sie bei Rendsburg die Eider, entsendet bei Schleswig östlich eine kurze Zweigbahn nach Schleswig-Altstadt, bei Jübeck südwestlich eine Zweigbahn nach Tönning, überbrückt bald darauf die Treene und trifft dann auf die Station Nordschleswigsche Weiche. Hier geht westlich die neuerdings eröffnete Zweigbahn nach Niebüll ab, die Hauptbahn aber führt in einer Verbindungscurve nordöstlich nach der Stadt Flensburg und dann aus dieser in der westlich gerichteten „Nordcurve“ wieder in ihre frühere Richtung nach Norden, doch sind diese beiden Curven für den durchgehenden Güterverkehr in gerader nördlicher Linie abgebaut. Nach 23 km weiter entsendet die Bahn bei Tingleff westlich eine Zweigbahn nach Tondern, dann bei Rothenkrug eine solche östlich nach Apenrade sowie später bei Woyens gleichfalls östlich eine nach Hadersleben und findet auf der dänischen Grenze vor Vamdrup Fortsetzung in der Jütischen Eisenbahn einerseits bis in den äussersten Norden des dänischen Festlandes und andererseits mittelst Dampffähren bezw. Dampfschifffahrt nach den dänischen Inseln Fünen und Seeland bis nach der dänischen Hauptstadt Kopenhagen. Gegenüber der vorstehend angegebenen durchgehenden Gleiselänge dieser Linie ergiebt sich unter Einrechnung der beiden Flensburger Curven ein Mehr von 6 km, mithin eine Baulänge von 249 km. Die bei Wrist, Neumünster, Jübeck, Nordschleswigsche Weiche und Tingleff westlich abzweigenden Linien erscheinen sämmtlich als Querverbindungen zwischen der schleswig-holsteinischen Ostseeküstenbahn und der unter D. zu behandelnden schleswig-holsteinischen Nordseeküstenbahn. — Zu dieser Linie bleibt noch zu bemerken, dass Flensburg den Uebergang zu der Kiel-Eckernförde-Flensburger Privatbahn und zu der Flensburg-Kappelner Kreiseisenbahn bildet.

Die Vamdruper Linie ist von Altona bis Rendsburg und dann nochmals auf kurze Strecke von Jübeck bis Tarp (vor der Nordschleswigschen Weiche) doppelgleisig, während die übrigen Theilstrecken nur ein Gleis haben. Die Steigungs- bezw. Gefällsverhältnisse stellen sich, wie folgt: auf Altona-Neumünster 1 : 300, auf Neumünster-Nordschleswigsche Weiche 1 : 150, auf Nordschleswigsche Weiche-Rothenkrug 1 : 200 und auf Rothenkrug-dänische Grenze 1 : 150.

Mit dieser Hauptbahn stehen folgende Zweiglinien mittelbar oder unmittelbar in Verbindung:

1. Altona-Wedel ist 19 km lang und führt in westlicher Richtung nahe dem rechten Elbufer über den Villenort Blankenese nach ihrem Endpunkte Wedel. Die Theilstrecke Altona-Blankenese ist, aus den sechziger Jahren stammend, als Vollbahn eingleisig ausgeführt und wird auch gegenwärtig als solche betrieben.

Die Reststrecke dagegen ist als normalspurige Secundärbahn gebaut und wird mit einer Geschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km befahren. Bei dem hügeligen Charakter des Elbufers kommen Steigungen bezw. Gegengefäll bis 1 : 100 vor.

2. Wrist-Itzehoe ist 21 km lang, hat westliche Richtung, überbrückt bald hinter Wrist die Stör, führt über das Lockstedter Lager und mündet bei Station Itzehoe in die unter D. zu behandelnde Hauptbahn. Sie hat eine Maximalsteigung von 1 : 100.

3. Neumünster-Neustadt i. H. (Ostholsteinische Eisenbahn) ist 62 km lang, wovon 20 km innerhalb des zum Grossherzogthum Oldenburg gehörigen Fürstenthums Lübeck liegen. Sie führt in zunächst nordöstlicher Richtung nach Ascheberg, entsendet hier nordwestlich eine Zweigbahn nach Kiel, läuft dann unter Benutzung der Landenge, auf welcher die Stadt Plön liegt, zwischen dem grossen und kleinen Plöner See, nimmt nun südöstliche Richtung an, entsendet bei Gremsmühlen nördlich die im Bau befindliche Zweigbahn nach Lütjenburg, nimmt bei Eutin von Süden her die Eutin-Lübecker Privatbahn auf und endet bei Neustadt i. H. an der Ostseeküste, doch schliesst sich hier in Richtung auf Norden die im Betrieb der Direction Altona stehende Kreis Oldenburger Privatbahn nach der Stadt Oldenburg i. H. an. Die Bahn ist durchweg als eingleisige Vollbahn hergestellt, doch wird die Endstrecke Eutin-Neustadt secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 100.

3a. Ascheberg-Kiel ist 27 km lang, hat vorherrschend nordwestliche Richtung und endet bei der Ostseehafenstadt Kiel. Sie ist eingleisig hergestellt und hat eine Maximalsteigung von 1 : 100.

3b. Gremsmühlen-Lütjenburg (noch in der Ausführung begriffen) ist auf 17 km veranschlagt, hat nordöstliche Richtung und wird als normalspurige Secundärbahn gebaut. Bis jetzt (August 1890) ist erst die 4 km lange Theilstrecke von Gremsmühlen bis zur Station Holsteinische Schweiz eröffnet; dieselbe hat eine Maximalsteigung von 1 : 80 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Diese Theilstrecke liegt innerhalb des oldenburgischen Fürstenthums Lübeck.

4. Neumünster-Kiel ist die Endstrecke der ehemaligen Altona-Kieler Privatbahn, hat eine Länge von 31 km und führt in nordöstlicher Richtung ohne besondere Terrainhindernisse bis zu ihrem Endpunkt. Die Anfangsstrecke Neumünster-Bordesholm ist eingleisig, der übrige Theil von 20 km aber hat Doppelgleise. Das Steigungsmaximum beträgt 1 : 200. Ausser dieser Linie mündet in den Bahnhof Kiel die unter C 3a. behandelte Zweigbahn von Ascheberg, und andererseits geht von demselben die Kiel-Eckernförde-Flensburger Privatbahn aus.

5. Neumünster-Heide-Tönning ist die neuerdings verstaatlichte Westholsteinische Eisenbahn. Sie führt in nordwestlicher Richtung unter Ueberbrückung der Bunzenau (Stör), der Haaleran, der Hanerau sowie der Giselau zunächst bis Heide, schneidet kurz darauf bei Weddinghusen die unter D. zu behandelnde Hauptbahn, entsendet hier gleichzeitig eine Zweigbahn über Wesselburen nach Büsum und tritt bei Karolinenkoog an das linke Eiderufer; sie ist bis hierher 78 km lang. Von hier aus wird die Eider mittelst Dampffähre überschritten, auf deren rechtem Ufer nur noch die Gleiseanlagen der Station Tönning liegen. Einschliesslich dieser und der Fähre beträgt die Gesammtlänge 79 km. Die Linie ist als normalspurige Secundärbahn hergestellt und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Auf 40 km, zwischen den Stationen Innien und Nordhastedt, liegt sie auf hüge-

ligem Terrain, so dass hier Steigungen bis 1 : 60 vorkommen. Demnächst wird sie von Tönning westlich noch Fortsetzung bis Garding finden, welche Strecke 1890 zur Bauausführung befohlen ist.

a. Weddinghusen-Büsum ist 21 km lang, führt in westlicher Richtung bis Wesselburen, wendet sich hier nach Südwesten und endet bei dem Nordseebad Büsum hart an der Meeresküste. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

6. Station Schleswig-Schleswig/Altstadt Güterbahnhof ist 3 km lang, hat östliche Richtung, ist als Vollbahn eingleisig gebaut, wird aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben; sie hat eine Maximalsteigung von 1 : 77. Hart am Nordufer der Schlei sich bewegend, ist sie auch unter dem Namen „Schleibahn“ bekannt. Von dem Güterbahnhofe, welcher den Endpunkt der Schleibahn bildet, geht die Schleswig-Angeler Privatbahn aus.

7. Jübeck-Tönning ist 48 km lang und hat südwestliche Richtung. Bald hinter Jübeck bei Sollbrück überschreitet sie die Treene, kreuzt bei Husum die unter D. zu behandelnde Hauptbahn und mündet in Tönning in den mit der unter C 5. behandelten Linie gemeinschaftlichen Bahnhof. Sie ist eingleisig und hat, allerdings nur auf 506 m, ein Steigungsmaximum von 1 : 92.

8. Nordschleswigsche Weiche - Niebüll ist 36 km lang, hat westliche Richtung und mündet südlich von Niebüll in die unter D. zu behandelnde Hauptbahn. Sie ist als normalspurige Secundärbahn hergestellt, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

9. Tingleff - Tondern ist 26 km lang, hat scharf westliche Richtung und mündet bei Tondern in die unter D. zu behandelnde Hauptbahn. Sie ist als Vollbahn eingleisig hergestellt, wird innerhalb der Winterfahrplanperiode gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 200.

10. Rothenkrug-Apenrade ist 7 km lang und führt in südöstlicher Richtung bis zu ihrem am gleichnamigen Meerbusen gelegenen Endpunkte Apenrade. Sie ist als Vollbahn eingleisig ausgeführt, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 90.

11. Woyens-Hadersleben ist 12 km lang und führt in östlicher Richtung bis zu ihrem am gleichnamigen Meerbusen gelegenen Endpunkt Hadersleben. Sie ist als eingleisige Vollbahn hergestellt, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 135.

D. Altona - Elmshorn - Husum - dänische Grenze gegen Ribe im Ganzen 251 km lang, doch ist die 31 km lange Anfangsstrecke Altona-Elmshorn bereits in der unter C. behandelten Linie Altona-Vamdrup enthalten, so dass wir es jetzt nur noch mit der Strecke Elmshorn - dänische Grenze bei Ribe zu thun haben. Es ist dies die neuerdings verstaatlichte Schleswig-Holsteinische Marschbahn mit einer Länge von 220 km. Sie lehnt sich in Elmshorn an die unter C. behandelte Linie an und führt in vorherrschend nördlicher Richtung nahe der Nordseeküste bis zur dänischen Grenze, charakterisirt sich also als schleswig-holsteinische Nordseeküstenbahn. Zunächst führt sie in westlicher Richtung bis Glückstadt (auf dem rechten Elbufer), wendet sich hier nach Nordosten und nimmt bei Itzehoe von Norden her die unter C 2. behandelte Zweigbahn von Wrist auf. Nun sich wieder nach Westen wendend, überbrückt sie die Stör.

entsendet bei Wilster die im Bau begriffene Zweigbahn nach dem westlichen Ausgangspunkt des gleichfalls noch im Bau befindlichen Nordostseecanals bei Brunsbüttel, überschreitet später diesen und nimmt dann bei Eddelak nördliche Richtung an, welche sie dann bis zu ihrem Endpunkte beibehält. Kurz hinter Eddelak, bei St. Michaelsdonn, entsendet sie westlich eine Zweigbahn nach Marne, führt über Meldorf und Heide, kreuzt bei Weddinghusen die unter C 5. behandelte Linie Neumünster-Tönning, überschreitet bei Friedrichstadt die Eider, kreuzt bei Husum die unter C 7. behandelte Linie Jübeck-Tönning, nimmt südlich von Niebüll östlich die unter C 8. behandelte Zweigbahn von der Nordschleswigschen Weiche auf und trifft dann auf die Station Tondern. Hier fällt östlich die unter C 9. behandelte Zweigbahn von Tingleff ein, während westlich demnächst die 1890 zum Bau befohlene Zweigbahn nach Hoyer (an der Nordseeküste) abzweigen wird. Bald darauf bei Bredebro entsendet sie östlich eine Zweigbahn nach Lügumkloster, überbrückt die Lohbek und findet auf der dänischen Grenze bei Hvidding Fortsetzung in der Jütischen Eisenbahn einerseits nördlich nach der Westküste Jütlands und andererseits östlich nach Fridericia, nach der Ostküste Jütlands und nach den dänischen Inseln. Die preussische Grenzstation ist, wie schon gesagt, Hvidding, die dänische Vedstedt, doch hängen Beide unmittelbar zusammen.

Die Bahn ist durchweg eingleisig; die Steigungsverhältnisse sind sehr günstig, indem nur 10 km solche über 1 : 200 mit einem Maximum von 1 : 150 (auf der Strecke Bredstedt-Langenhorn zwischen Husum und Niebüll) haben.

Von dieser Hauptlinie zweigen ab:

1. St. Michaelsdonn-Marne ist 8 km lang und hat westliche Richtung. Sie ist als normalspurige Secundärbahn hergestellt, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 200. Von Marne führt nördlich eine 13 km lange Industriebahn nach Friedrichs VII. Koog, doch hat dieselbe bis jetzt nicht öffentlichen Verkehr.

2. Bredebro-Lügumkloster hat östliche Richtung, ist 9 km lang als normalspurige Secundärbahn hergestellt und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 200.

E. Ausserdem sind noch summarisch die Hafenbahnen bei Dömitz, Hohnstorf, Altona, Kiel, Neustadt i. H. und Flensburg mit einer Gesammtlänge von 8 km aufzuführen.

Wie schon weiter vorstehend angegeben, ist die im Besitz des hamburgischen Staats stehende Theilstrecke der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn von Klosterthor bis Schulterblatt mit 3,98 km seitens der Direction Altona zur alleinigen Benutzung, und ausserdem innerhalb der Verbindungsstrecke vom Bahnhofe Klosterthor nach dem Venloer Bahnhofe die ebenfalls dem hamburgischen Staate gehörige Gleiseanlage über die Oberhafenbrücke mit 0,04 km zur Mitbenutzung angepachtet. Es ergiebt sich somit gegenüber der Eigenthumslänge von 1520,37 km eine Betriebslänge von 1524,39 km. Hieran anschliessend bleibt noch zu erwähnen, dass die Strecke Eutin-Neustadt von Eutin aus auf 0,99 km doppelgleisig ist, und dass hiervon das eine Gleis an die Eutin-Lübecker Privatbahn zur alleinigen Benutzung verpachtet ist. Eine Aenderung in der vorstehend angegebenen Eigenthums- und Betriebslänge des Directionsbezirks Altona tritt dadurch aber nicht ein. Ausserdem steht die 23,12 km lange Kreis Oldenburger Privatbahn von Neustadt i. H. nach Oldenburg i. H. für Rechnung der Eigenthümerin in Verwaltung und Betrieb der Direction Altona.

Nach Vorstehendem ergeben sich für die Linien des Directionsbezirks Altona 25 Anschlusspunkte an die Bahnnetze anderer Verwaltungen und zwar: 2 Anschlüsse an den Directionsbezirk Berlin: in der Berliner Stadtbahn und in der Berliner Ringbahn; 2 Anschlüsse an den Directionsbezirk Magdeburg: in Spandau und in Wittenberge; 3 Anschlüsse an den Directionsbezirk Hannover: in Lüneburg, in Buchholz und in Harburg; 4 Anschlüsse an die grossherzoglich mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn: auf der Grenze bei Meyenburg, in Ludwigslust, in Hagenow und in Dömitz; 1 Anschluss an die Paulinenaue-Neuruppiner Privatbahn: in Paulinenaue; 1 Anschluss an die Prignitzer Privatbahn: in Pritzwalk; 1 Anschluss an die Wittenberge-Perleberger Privatbahn: in Wittenberge; 1 Anschluss an die Parchim-Ludwigsluster Privatbahn: in Ludwigslust; 3 Anschlüsse an die Lübeck-Büchener Privatbahn: in Büchen, in Hamburg und in Oldesloe; 1 Anschluss an die Eutin-Lübecker Privatbahn: in Eutin; 1 Anschluss an die Kreis Oldenburger Privatbahn: in Neustadt i. H. (in Betrieb der Direction Altona); 2 Anschlüsse an die Kiel-Eckernförde-Flensburger Privatbahn: in Kiel und in Flensburg; 1 Anschluss an die Schleswig-Angeler Eisenbahn: in Schleswig-Altstadt, sowie endlich 2 Anschlüsse an die Jütische Eisenbahn: auf den Grenzen bei Vamdrup und bei Ribe. — Ausserdem bildet Altona den Uebergang auf die Altona-Kaltenkirchener Privatbahn und Flensburg einen solchen auf die Kreiseisenbahn Flensburg-Kappeln, doch ist hierbei Wagenübergang ausgeschlossen, bei der Ersteren wegen der auf dieser vorhandenen scharfen Curven, und bei der Letzteren, weil diese schmalspurig ausgeführt ist.

Betreffs der Verkehrsverhältnisse dient die Linie Berlin-Wittenberge-Hamburg dem grossartigen Verkehr zwischen ihren beiden Endpunkten und die Linie Berlin-Wittenberge-Buchholz dem Verkehr zwischen Berlin und Bremen, doch werden Beide durch die preussischen Staatsbahnlinien Berlin-Stendal-Uelzen-Hamburg bezw. Uelzen-Langwedel-Bremen der Directionsbezirke Magdeburg und Hannover concurrenzirt; die schleswig-holsteinischen Linien beherrschen den Verkehr dieser an Erzeugnissen der Landwirthschaft und Viehzucht hervorragend reichen Provinz fast concurrenzlos, indem die hier noch vorhandenen kleinen Privatbahnen nur lokalen Interessen dienen. Die beiden Linien Hamburg-Altona-Vamdrup und Hamburg-Altona-Ribe speciell beherrschen den Durchgangsverkehr zwischen Deutschland und Jütland nebst den dänischen Inseln, wobei jedoch der Verkehr zwischen dem östlichen Deutschland, speciell Berlin, und den dänischen Inseln der Linie Berlin-Neustrelitz-Warnemünde zufällt. Für den ostdeutsch-jütischen Verkehr wird die 1890 zur Ausführung befohlene Linie Hagenow-Oldesloe in Verbindung mit der bereits bestehenden Strecke Oldesloe-Neumünster durch die Abkürzung des Umweges über Hamburg von hervorragender Wichtigkeit, wie auch jetzt schon die Linie Schwarzenbek-Oldesloe-Neumünster für den durchgehenden Güterverkehr von Bedeutung ist. Die Linien Neustadt-Neumünster bezw. Kiel-Neumünster-Tönning und Flensburg-Jübeck-Husum-Tönning endlich charakterisiren sich als Vermittler des Verkehrs zwischen Ost- und Nordsee.

Directionsbezirk Berlin.

Den Stamm desselben bildet die ehemalige Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn Berlin-Breslau, welche unterm 1. Januar 1850 zunächst für Rechnung der Gesellschaft seitens des Staats in Verwaltung und Betrieb genommen wurde, 1852 aber käuflich in den Besitz desselben überging. Der für diese eingesetzten „Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn“ zu Berlin

wurden ausserdem nach und nach die alte Berliner Verbindungsbahn, die „Schlesische Gebirgsbahn“, die neue Ringbahn in Berlin und die Linie Berlin-Blankenheim, sämmtlich von Anfang an im Besitz des Staats, die auf Grund des Friedensvertrages 1866 käuflich in den Besitz Preussens übergegangene Theilstrecke der „Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn“ von Görlitz über Reichenbach i. L. bis an die sächsische Grenze, sowie die während des Baues vom Staat gekaufte Berliner Nordbahn zugetheilt und die zunächst für Rechnung der betreffenden Gesellschaften vom Staat in Verwaltung und Betrieb genommene Halle-Sorau-Gubener und Berlin-Dresdener Eisenbahn unterstellt. Bei Beginn der grossen Eisenbahnverstaatlichungen wurde die frühere Gepflogenheit, den Directionen den Namen der ihnen ursprünglich unterstellten Eisenbahnen zu geben, verlassen, und denselben von nun an nur die allgemeine Bezeichnung „Königliche Eisenbahndirection“ unter Zufügung des Amtssitzes jeder einzelnen beigelegt. Demgemäss erhielt laut Allerhöchstem Erlass vom 21. Februar 1880 die hier in Rede stehende Direction die Benennung „Königliche Eisenbahndirection zu Berlin“. Von verstaatlichten Eisenbahnen sind derselben im Lauf der Zeit die Berlin-Stettiner Eisenbahn mit Ausnahme der „Hinterpommerschen Linien“, die Angermünde-Schwedter, die Cottbus-Grossenhainer, die Berlin-Görlitzer, die Märkisch-Posener, ein Theil der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn (sämmtliche Linien derselben ausser Breslau-Stettin), die Strecken Camenz-Frankenstein und Sagan-Sorau der Oberschlesischen Eisenbahn und ferner die als Privatunternehmen begonnene, aber als Staatsbahn vollendete Berliner Stadtbahn zugetheilt. Ausserdem wurde ihr die vom Directionsbezirk Bromberg abgezweigte Strecke Küstrin-Frankfurt a. O. unterstellt, während andererseits nach und nach die Linie Berlin-Blankenheim sowie die verstaatlichte Halle-Sorau-Gubener und Berlin-Dresdener Eisenbahn aus dem Verbande der Direction wieder ausschieden. Die eigene Bauthätigkeit des Staats innerhalb dieses Directionsbezirks hat sich in neuerer Zeit nur auf die Einfügung verhältnissmässig kurzer Secundärbahnlinien beschränkt.

Nach dem Stande vom 1. April 1889 umfasste der Directionsbezirk 3088,14 km dem preussischen Staat zu Eigenthum gehörige Linien, und es ist diese Zahl der Berechnung auf Seite 185 zu Grunde gelegt. Hiervon entfielen

auf preussisches Gebiet	2921,71 km
auf das Königreich Sachsen	91,08 „
auf das Grossherzogthum Mecklenburg-Strelitz	72,94 „
auf das Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin	2,41 „
Summa	3088,14 km

Seitdem sind noch die vom Staat hergestellten Neubaustrecken Mittelsteine (bei Glatz) - österreichische Grenze gegen Ottendorf mit 7,63 km, Ribnitz-Rostock mit 28,26 km und Bergen-Putbus-Lauterbach (auf der Insel Rügen) mit 12,60 km hinzugetreten, andererseits aber die 32,62 km lange Linie Stettin-Stargard und die 12,98 km lange Strecke Sagan-Sorau von dem Directionsbezirk Berlin abgezweigt und demjenigen zu Bromberg bezw. zu Erfurt zugetheilt worden. Per August 1890 beträgt somit die Eigenthumslänge 3091,03 km. — Der Directionsbezirk ist gegenwärtig in 10 Betriebsämter eingetheilt, von welchen je 2 ihren Sitz in Berlin, Breslau und Stettin sowie je eins in Görlitz, Stralsund, Guben und Cottbus haben.

Der weitaus grösste Theil des Directionsbezirks liegt im norddeutschen Tieflande, dessen nördlicher Theil jedoch vom baltischen und dessen südlicher

Theil vom südlichen Landrücken durchzogen wird; von diesen kommen hier die pommersche Seenplatte als Theil des Ersteren, die Höhen bei Sorau und Grünberg sowie der Lausitzer Grenzwall bei Finsterwalde als Theile des Letzteren zur Geltung. Die „Schlesische Gebirgsbahn", die Theilstrecke Görlitz-Zittau und die Strecken südlich von Königszelt gehören dem Iser- und Riesengebirge, dem Waldenburger Steinkohlengebirge sowie dem Glatzer Gebirgssystem an. — In hydrographischer Beziehung kommt die Oder von Breslau bis zu ihrer Mündung mit den linksseitigen Neben- und Zuflüssen Glatzer Neisse, Weistritz, Katzbach, Wüthende Neisse, Bober, Queis, Lausitzer Neisse, Ucker und Peene sowie die zur Elbe fliessende Havel mit der Spree in Betracht.

Zur näheren geographischen Besprechung theilen wir das Netz des Directionsbezirks in die Linien Berlin-Frankfurt a. O.-Sagan-Breslau; Berlin-Frankfurt a. O.-Posen; Berlin-Cottbus-Görlitz-Glatz; Breslau-Königszelt-Dittersbach; Camenz i. Schl.-Liegnitz-Raudten; Küstrin-Frankfurt a. O.-Cottbus-Grossenhain; Berlin-Stettin; Berlin-Neustrelitz-Stralsund; Frankfurt a. O.-Angermünde-Stralsund; die Berliner Stadtbahn und die Berliner Ringbahn, zu welchen die übrigen Linien als Zweigbahnen erscheinen.

I. Berlin-Frankfurt a. O.-Sagan-Breslau ist 328 km lang und hat vorherrschend südöstliche Richtung. Sie beginnt in Berlin auf dem „Schlesischen Bahnhofe" in directer Fortsetzung der Berliner Stadtbahn und geht, bis Berkenbrück in der Nähe der Spree auf deren rechtem Ufer sich haltend, in fast östlicher Richtung zunächst bis Frankfurt a. O., wo die Linien östlich nach Posen, nordöstlich nach Küstrin, nordwestlich nach Angermünde-Stralsund und südwestlich nach Grossenhain sowie die lokale Frankfurter Gütereisenbahn ausstrahlen. Die hier zu behandelnde Breslauer Linie wendet sich bei Frankfurt a. O. schärfer nach Südosten, überschreitet bei Guben die Lausitzer Neisse und entsendet hier nordöstlich einen Zweig nach Bentschen (Station der Linie Frankfurt-Posen), während von Südwesten die zum Directionsbezirk Erfurt gehörige Strecke Cottbus-Guben einfällt. Bei Gassen hinter Sommerfeld zweigt die alte Kohlfurter Linie ab, während die neue den Winkel bei Kohlfurt abschneidet. Weiter bei Sagan kreuzt diese die Staatsbahnlinie von Sorau bezw. Hansdorf nach Glogau, überschreitet dann Queis und Bober und vereinigt sich in Arnsdorf wieder mit der alten Kohlfurter Linie. Kurz vorher bei Reisicht wird demnächst die in der Bauausführung begriffene Neubaustrecke der Direction Breslau nördlich von Neusalz und Freystadt her einfallen. Bei Liegnitz, wo südwestlich eine Zweigbahn nach Goldberg abgeht, schneidet sie die weiter unten zu behandelnde Bahn von Camenz i. Schl. nach Raudten, nimmt nun scharf östliche Richtung an, überbrückt die bei Hochwasser sehr gefährliche Wüthende Neisse, trifft dann auf die Station Maltsch, von wo aus neuerdings eine Zweigbahn südlich nach Striegau gebaut wird, geht hinter dem historisch bekannten Lissa über die Weistritz und endet in Breslau auf einem besonderen, dem Märkischen Bahnhof, doch werden die nach Oberschlesien durchgehenden Züge auf dem Oberschlesischen Bahnhof (Centralbahnhof) eingeführt. Die Bahn ist durchweg doppelgleisig. Das Steigungsmaximum beträgt auf der Theilstrecke Berlin-Frankfurt a. O. 1 : 114, auf Frankfurt-Guben 1 : 250, auf Guben-Sagan 1 : 200, auf Sagan-Liegnitz 1 : 272 und auf Liegnitz-Breslau 1 : 298.

Als Zweigbahnen zu dieser Linie erscheinen:

a. Guben-Bentschen ist 99 km lang und hat nordöstliche Richtung. Bei Guben berührt sie die Grünberger Höhen, überbrückt bei Crossen den Bober, schneidet bei Rothenburg die zum Directionsbezirk Breslau gehörige Linie

Breslau Stettin, überschreitet bald darauf die Oder und mündet bei Bentschen in die weiter unten zu behandelnde Linie Frankfurt a. O.-Posen. Sie ist eingleisig und hat auf Guben-Rothenburg eine Maximalsteigung von 1 : 200, auf Rothenburg-Bentschen aber eine solche von 1 : 180.

b. Die alte Kohlfurter Linie. Dieselbe ist 123 km lang, trennt sich in Gassen von der neuen Hauptlinie und führt in südlicher Richtung über Sorau und Hansdorf nach Kohlfurt, wendet sich hier nach Osten, überschreitet den Queis sowie bei Bunzlau auf grossem Viaduct den Bober und vereinigt sich bei Arnsdorf wieder mit der neuen Hauptlinie. Bei Sorau schneidet sie die zum Directionsbezirk Erfurt gehörige Linie Halle-Sagan, während bei Hansdorf nordöstlich die zum Directionsbezirk Breslau gehörige Linie nach Sagan und weiter nach Glogau abgeht. Bei dem Eisenbahnknotenpunkt Kohlfurt geht südwestlich ein Zweig nach Görlitz und südöstlich ein solcher an die Gebirgsbahn nach Lauban ab, während von Westen die zum Directionsbezirk Erfurt gehörige Linie Falkenberg-Kohlfurt einmündet. Auch die Kohlfurter Linie ist durchweg doppelgleisig; das Steigungsmaximum beträgt auf der Theilstrecke Gassen-Kohlfurt 1 : 200, auf Kohlfurt-Arnsdorf 1 : 272.

c. Kohlfurt-Görlitz ist die erste und einzige Zweigbahn der ehemaligen Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn vor deren Verstaatlichung. Sie ist 28 km lang, führt in südwestlicher Richtung nach dem Eisenbahnknotenpunkt Görlitz, ist zweigleisig ausgeführt und hat eine Maximalsteigung von 1 : 133.

d. Kohlfurt-Lauban ist 22 km lang, hat südöstliche Richtung und mündet in Lauban in die Schlesische Gebirgsbahn Görlitz-Glatz. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 130.

e. Liegnitz-Goldberg ist 21 km lang, hat südwestliche Richtung und findet gegenwärtig noch in Goldberg ihren Endpunkt. Sie liegt im Bereich der sehr heimtückischen Wüthenden Neisse, eines Nebenflusses der historisch bekannten Katzbach, ist als normalspurige Secundärbahn ausgeführt, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 60 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Von Goldberg aus sind neuerdings zwei Linien westlich nach Löwenberg und südöstlich nach Merzdorf zur Ausführung befohlen.

II. Berlin-Frankfurt a. O.-Posen, im Ganzen 254 km lang, auf der 81 km langen Theilstrecke Berlin-Frankfurt a. O. aber gleichbedeutend mit der unter I. behandelten Hauptbahn. Bald hinter Frankfurt überschreitet sie bei östlicher Richtung die Oder und schneidet bei Reppen die zum Directionsbezirk Breslau gehörige Linie Breslau-Stettin. Hier geht nordöstlich die auf ihrer ersten Theilstrecke noch im Bau befindliche Zweigbahn über Meseritz nach Rokietnice ab. Die Hauptbahn führt weiter über Schwiebus, nimmt bei Bentschen von Südosten die unter I a. behandelte Linie von Guben auf, entsendet hier gleichzeitig eine Zweigbahn südöstlich nach Wollstein sowie eine solche nordwestlich nach Meseritz, weiter bei Opalenica eine Zweigbahn südöstlich nach Grätz und mündet in den Eisenbahnknotenpunkt Posen. Von Frankfurt aus ist die Bahn durchweg eingleisig und hat auf der Theilstrecke Frankfurt-Bentschen eine Maximalsteigung von 1 : 200, auf Bentschen-Posen aber eine solche von 1 : 100.

Zu dieser Linie gehören folgende Zweigbahnen:

a. Reppen Meseritz-Rokietnice; hiervon befindet sich der auf 66 km veranschlagte Theil Reppen-Meseritz noch im Bau, während die 94 km lange Strecke Meseritz-Rokietnice bereits im Betriebe ist. Letztere hat ebenso wie

die noch im Bau befindliche Strecke östliche Richtung, führt über Birnbaum und Pinne und mündet bei Rokietnice in die in Privatbesitz, aber in Staatsverwaltung (Direction Breslau) befindliche Stargard-Posener Eisenbahn. Die Linie ist bezw. wird als normalspurige Secundärbahn ausgeführt und mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 100.

b. Bentschen-Wollstein hat südöstliche Richtung, ist 23 km lang, als normalspurige Secundärbahn hergestellt, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 200.

c. Bentschen-Meseritz hat nordwestliche Richtung, ist 32 km lang, als normalspurige Secundärbahn gebaut, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 100. Bei Meseritz mündet sie in die unter II a. behandelte Linie.

d. Opalenica-Grätz hat südliche Richtung, ist 10 km lang, als normalspurige Secundärbahn hergestellt, benutzt auf 7,44 km die öffentlichen Strassen und wird deshalb mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 100. — Abgesehen von verschiedenen Hafenbahnen ist dies die einzige Linie des Directionsbezirks, welche nicht durchweg eigenes Planum hat.

III. Berlin-Cottbus-Görlitz-Glatz ist in dem Theil Berlin-Görlitz 208 km, in Görlitz-Glatz 175 km, im Ganzen also 383 km lang und hat vorherrschend südöstliche Richtung. Sie beginnt in Berlin auf besonderem, dem Görlitzer Bahnhofe, ist aber auf der nächsten Station Johannisthal/Niederschönweide an die Berliner Stadtbahn angeschlossen. Von dieser Station aus ist eine Zweigbahn östlich nach Spindlersfeld bei Köpenick im Bau befindlich. Hinter Lübben, bei Lübbenau, geht südwestlich eine Zweigbahn nach Kamenz i. S. ab, weiterhin bei Cottbus wird die Spree überschritten und gleichzeitig die später zu behandelnde Linie Küstrin-Grossenhain sowie die Linie Halle-Sorau und Guben gekreuzt. Bei Weisswasser geht eine Zweigbahn östlich nach dem bekannten Fürstensitz Muskau ab, und ausserdem ist von hier aus eine solche nördlich nach Forst im Bau. Nachdem bei Horka die Oberlausitzer Bahn geschnitten, wird der Eisenbahnknotenpunkt Görlitz erreicht. Hier fällt von Westen her die Linie von Dresden ein, deren auf preussischem Gebiet gelegene 14,66 km lange Endstrecke preussisches Eigenthum (unter der Direction Berlin) ist, aber in sächsischem Staatsbahnbetriebe steht. Von Nordosten läuft die unter I c. behandelte Linie Kohlfurt-Görlitz ein, und ausserdem strahlt südlich eine Zweigbahn nach Zittau in Sachsen aus.

Die hier zu behandelnde Glatzer Linie, welche von Görlitz aus unter dem Namen der „Schlesischen Gebirgsbahn" bekannt ist, führt zunächst am Nordrande des Riesengebirges entlang, durchbricht dann das niederschlesische (Waldenburger) Steinkohlengebirge und durchzieht in ihrem letzten Theile den Glatzer Gebirgskessel. Unmittelbar bei Görlitz überschreitet sie auf mächtigem Viaduct das Thal der Lausitzer Neisse, weiter bei Lauban den Queis, nimmt hier von Norden her die unter I d. behandelte Zweigbahn von Kohlfurt auf, entsendet bei Greiffenberg Zweigbahnen nordöstlich nach Löwenberg und südwestlich nach Friedeberg, ferner bei Hirschberg eine solche südöstlich nach Schmiedeberg, während die südwestlich nach Petersdorf noch im Bau befindlich ist. Von hier aus bis Ruhbank benutzt sie unter mehrmaliger Ueberbrückung des Flusses das Boberthal, entsendet bei dieser Station eine Zweigbahn südlich nach Liebau, schneidet bei Fellhammer die Zweigbahn Sorgau-Halbstadt und

trifft dann auf Dittersbach, wo von Nordosten her die weiter unten zu behandelnde Linie Breslau-Königszelt-Dittersbach einfällt. Hinter Neurode, bei Mittelsteine, entsendet die Gebirgsbahn eine Zweiglinie nordwestlich nach Ottendorf in Böhmen, überschreitet kurz vor Glatz die Glatzer Neisse und mündet auf Station Glatz in die zum Directionsbezirk Breslau gehörige Linie Breslau-Mittelwalde mit fast gerader Fortsetzung bis südlich nach Wien. Auf der Anfangsstrecke Berlin-Wusterhausen und auf der Gebirgsbahn von Lauban bis Dittersbach ist das zweite Gleis theils bereits gelegt, theils in der Ausführung begriffen. Das Steigungsmaximum stellt sich auf den einzelnen Theilstrecken, wie folgt: Berlin-Lübben 1 : 150, Lübben-Cottbus 1 : 120, Cottbus-Görlitz 1 : 150, Görlitz-Hirschberg 1 : 90 und Hirschberg-Glatz 1 : 100.

Von dieser Linie gehen folgende Zweigbahnen aus:

a. Lübbenau-Kamenz i. S. ist 60 km lang, hat scharf südliche Richtung, schneidet bei Calau die Linie Halle-Cottbus, bei Senftenberg die Linie Küstrin-Grossenhain, bei Hohenbocka die Linie Kohlfurt-Falkenberg und findet auf der Grenze zwischen Hohenbocka und Kamenz i. S. Fortsetzung in der sächsischen Staatsbahn, doch steht die sächsische Strecke bis Kamenz in pachtweisem Betriebe der preussischen Staatsbahnen. Die Maximalsteigung beträgt auf Lübbenau-Calau 1 : 100, auf Calau-Senftenberg 1 : 120, auf Senftenberg-Hohenbocka 1 : 150 und auf Hohenbocka-Kamenz i. S. 1 : 100.

b. Weisswasser-Muskau ist 8 km lang und führt in nordöstlicher Richtung bis zu ihrem Endpunkt. Sie ist als eingleisige Vollbahn hergestellt, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2⅔ Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 100.

c. Görlitz-Zittau ist 33 km lang und gehört auch mit der innerhalb des Königreichs Sachsen gelegenen Theilstrecke der preussischen Staatsbahnverwaltung zu Eigenthum. Sie benutzt bei südwestlicher Richtung durchweg das Thal der Lausitzer Neisse, hierbei den Fluss zweimal überbrückend. Die preussisch-sächsische Grenze wird hinter Nikrisch überschritten. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 100. Von dieser Linie zweigt wiederum ab:

d. Nikrisch-Seidenberg. Diese Strecke ist 7 km lang, überschreitet bei südöstlicher Richtung kurz nach der Abzweigung die Lausitzer Neisse und findet auf der österreichischen Grenze hinter Seidenberg in dem böhmischen Bahnnetz Fortsetzung nach Friedland, nach Reichenberg und weiter nach Turnau. Bei dieser Linie deckt sich die Eigenthumsgrenze mit der politischen Landesgrenze, doch ist die Endstrecke von Seidenberg bis zur Grenze an die österreichische Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn verpachtet. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 120.

e. Greiffenberg-Löwenberg ist 23 km lang und findet gegenwärtig noch in dem nordöstlich von Greiffenberg gelegenen Löwenberg ihren Endpunkt, doch ist die Fortsetzung nach Goldberg bereits zur Ausführung befohlen. Die Bahn ist als normalspurige Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 40.

f. Greiffenberg-Friedeberg ist 7 km lang, hat südwestliche Richtung und endet in Friedeberg ohne weitere Fortsetzung. Sie ist als normalspurige Secundärbahn hergestellt, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 75.

g. Hirschberg-Schmiedeberg ist 15 km lang, hat südöstliche Richtung und endet in Schmiedeberg ohne weitere Fortsetzung. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 50.

h. Ruhbank-Liebau ist bis zur österreichischen Grenze hinter Liebau, bis wohin sie Eigenthum des preussischen Staats ist, 19 km lang, steht aber von Liebau ab bis zur Grenze in pachtweisem Betrieb der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und findet in dieser Fortsetzung zunächst nach Parschnitz und Trautenau. Sie benutzt das Boberthal und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100.

i. Mittelsteine-Ottendorf. Die Eigenthumsgrenze wechselt bei dieser Linie auf der politischen Landesgrenze von Preussen gegen Oesterreich (Böhmen) vor Ottendorf in Richtung auf Braunau. Der preussische Antheil ist 7,03 km lang, steht aber in pachtweisem Betrieb der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.

IV. Breslau-Königszelt-Dittersbach ist 84 km lang und hat südwestliche Richtung. Sie beginnt in Breslau auf besonderem, dem Freiburger Bahnhof, überschreitet bei Canth die Weistritz, schneidet bei Königszelt die später zu behandelnde Linie Camenz i. Schl.-Raudten, führt über Freiburg, tritt nun in das Waldenburger Steinkohlengebirge, entsendet bei Sorgau eine Zweigbahn über Fellhammer an die österreichische Grenze bei Halbstadt und mündet auf Bahnhof Dittersbach in die Schlesische Gebirgsbahn. Bis Königszelt ist die Bahn eingleisig, von da ab jedoch doppelgleisig; das Steigungsmaximum beträgt auf Breslau-Königszelt 1 : 152 und auf Königszelt-Dittersbach 1 : 50. — Die einzige Zweigbahn dieser Linie ist:

a. Sorgau-Halbstadt, 34 km lang, hat bis zu dem bekannten Badeort Salzbrunn westliche Richtung, wendet sich dann nach Süden, schneidet bei Fellhammer die Gebirgsbahn und findet auf der Grenze zwischen Friedland in Schlesien und Halbstadt in Böhmen Fortsetzung einerseits nach Braunau und andererseits nach Königgrätz, Pardubitz und Brünn. Die 1,94 km lange Strecke von der Grenze bis nach Halbstadt ist Eigenthum der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, steht aber in pachtweisem Betriebe der Eisenbahndirection Berlin. Die Bahn liegt innerhalb des Waldenburger Steinkohlengebirges und hat auf der Theilstrecke Sorgau-Fellhammer eine Maximalsteigung von 1 : 85, auf Fellhammer-Halbstadt aber sogar eine solche von 1 : 70.

V. Camenz i. Schl.-Liegnitz-Raudten ist 145 km lang, hat bis Liegnitz nordwestliche und von da ab nordöstliche Richtung. Sie lehnt sich in Camenz an die Linien des Eisenbahndirectionsbezirks Breslau an und bildet speciell die Fortsetzung der Linie Neisse-Camenz. Sie führt über Frankenstein, Gnadenfrei, wo demnächst die im Bau befindliche Zweigbahn von Nimptsch einfallen wird, über Reichenbach i. Schl., von wo aus eine Zweigbahn südlich nach dem grossen Weberdorf Langenbielau gebaut wird, überbrückt bei Schweidnitz die Weistritz, schneidet bei Königszelt die unter IV. behandelte Hauptlinie Breslau-Dittersbach und trifft auf die Station Striegau. Von hier aus ist eine Zweigbahn westlich nach Bolkenhain im Bau und eine solche nördlich nach Maltsch in Bauvorbereitung. Weiterhin bei Jauer tritt sie an die Wüthende Neisse heran, begleitet dieselbe bis Brechelshof, trifft dann auf die Station Liegnitz der Linie Breslau-Berlin, überschreitet hier die Wüthende Neisse und die Katzbach, führt über Lüben und mündet auf Station Raudten in die zum Directionsbezirk Breslau gehörige Linie von Breslau nach Glogau-Reppen-Küstrin-Stettin. Auf der Theilstrecke Camenz-Königszelt bewegt sich die Bahn am Nordostrande des Eulengebirges, woraus sich eine Maximalsteigung von 1 : 65 ergiebt; auf Königszelt-Liegnitz beträgt dieselbe 1 : 120 und auf Liegnitz-Raudten 1 : 92.

VI. Küstrin-Frankfurt a. O.-Cottbus-Grossenhain ist 182 km lang und hat südwestliche Richtung. Sie geht von dem durch die Linien Berlin-Schneide-

mühl, Breslau-Rothenburg-Stettin und Stargard-Küstrin gebildeten Eisenbahnknotenpunkt Küstrin aus und begleitet auf ihrer ersten Theilstrecke die Oder auf deren linkem Ufer bis Frankfurt a. O., überbrückt weiter bei Müllrose den Friedrich-Wilhelmscanal, entsendet bei Grunow eine Zweigbahn westlich nach Beeskow und trifft später auf den Eisenbahnknotenpunkt Cottbus, hier die Spree überschreitend. Weiter bei Senftenberg schneidet sie die unter III a. behandelte Linie Lübbenau-Kamenz i. S., bei Ruhland die Linie Falkenberg-Kohlfurt und entsendet hier gleichzeitig eine Zweigbahn nordwestlich nach dem bekannten Eisenhüttenwerk Lauchhammer. Hinter Ortrand tritt sie auf königlich sächsisches Gebiet über, ist aber bis Grossenhain Eigenthum der preussischen Staatsbahnverwaltung. In Grossenhain findet sie in den sächsischen Staatsbahnlinien zweifache Fortsetzung nach Dresden. Das Steigungsmaximum beträgt auf Küstrin-Ruhland 1 : 150, auf Ruhland-Grossenhain 1 : 90.

Von dieser Linie gehen nachstehende Zweigbahnen ab:

a. Grunow-Beeskow ist 9 km lang, hat westliche Richtung, ist als normalspurige Secundärbahn hergestellt, hat eine Maximalsteigung von 1 : 100 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Ruhland-Lauchhammer hat nordwestliche Richtung, ist 8 km lang, als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 220. An dieselbe schliesst sich eine 0,39 km lange Bahn nach dem Hüttenwerk an; dieselbe ist Eigenthum des Werkes, steht aber in staatsseitigem Betrieb.

VII. Berlin-Stettin ist 134 km lang und hat nordöstliche Richtung. Sie beginnt in Berlin auf besonderem, dem Stettiner Bahnhofe und ist an die Stadtbahn nicht angeschlossen. Bei Eberswalde entsendet sie östlich eine Zweigbahn nach Freienwalde, schneidet bei Angermünde die demnächst zu behandelnde Linie Frankfurt a. O.-Stralsund und entsendet hier gleichzeitig eine Zweigbahn östlich nach Schwedt a. O. Von ihrem Endpunkt Stettin geht eine Zweigbahn westlich über Pasewalk an die mecklenburgische Grenze bei Strasburg i. U. — Diese Hauptbahn ist durchweg doppelgleisig und hat auf der Theilstrecke Berlin-Angermünde eine Maximalsteigung von 1 : 288, auf Angermünde-Stettin aber eine solche von 1 : 240.

Von dieser Linie strahlen folgende Zweigbahnen aus:

a. Eberswalde-Freienwalde ist 19 km lang, hat südöstliche Richtung und mündet auf Station Freienwalde in die Linie Frankfurt a. O.-Stralsund. Sie ist ursprünglich eingleisig hergestellt, doch ist gegenwärtig das zweite Gleis in der Ausführung begriffen. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 200.

b. Angermünde-Schwedt ist 23 km lang und führt in nordöstlicher Richtung nach der auf dem linken Oderufer gelegenen Stadt Schwedt, wo sie ohne Fortsetzung endet. Sie ist als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 100.

c. Stettin-mecklenburgische Grenze hinter Strasburg i. U. ist 66 km lang und hat nordwestliche Richtung. Bei Pasewalk schneidet sie die Linie Frankfurt a. O.-Stralsund, überbrückt hier gleichzeitig die Ucker und findet auf der Grenze hinter Strasburg Fortsetzung in der mecklenburgischen Staatsbahn nach Neubrandenburg-Güstrow und weiter nach Lübeck und Hamburg. Die Eigenthumsgrenze deckt sich mit der politischen Landesgrenze; ein Pachtverhältniss besteht nicht, die mecklenburgische Staatsbahnverwaltung versieht nur

den Fahrdienst von Strasburg aus. Die Maximalsteigung beträgt auf Stettin-Pasewalk 1 : 150 und auf Pasewalk-Grenze 1 : 144.

VIII. Berlin-Neustrelitz-Stralsund ist 222 km lang und hat nördliche Richtung. Betreffs des Personenverkehrs geht sie gleichfalls vom Stettiner Bahnhofe aus, doch besteht für den Güterverkehr ein besonderer, der Güterbahnhof der Berliner Nordbahn. Sie berührt bald hinter Berlin die Station Schönholz, von wo aus eine Zweigbahn nordwestlich nach Cremmen in Bauangriff genommen ist, überschreitet hinter Oranienburg die Havel, entsendet bei Löwenberg eine Zweigbahn nordöstlich nach Templin, tritt bei Dannenwalde in das Grossherzogthum Mecklenburg-Strelitz, überbrückt bei Fürstenberg die Havel zum zweiten Mal und trifft dann auf den Eisenbahnknotenpunkt Neustrelitz, von welchem nordwestlich eine Privatbahn nach Rostock und Warnemünde (Lloydbahn) und südwestlich eine solche über Wesenberg nach Mirow abgeht. Die Stralsunder Linie biegt nun auf kurze Strecke nach Nordosten aus, nimmt aber bald wieder nördliche Richtung an und trifft auf den Eisenbahnknotenpunkt Neubrandenburg, auf welchem sie die mecklenburgische Staatsbahnlinie Strasburg i. U.-Lübeck schneidet und von wo ausserdem eine Privatbahn nordöstlich nach Friedland und südwestlich eine solche nach Parchim (Mecklenburgische Südbahn) abgeht. Bald darauf tritt die hier zu behandelnde Linie wieder auf preussisches Gebiet, überschreitet bei Demmin die Peene, führt über Grimmen und erreicht in Stralsund ihren Endpunkt. Von hier aus führt westlich die neuerer Zeit eröffnete Bahn über Ribnitz nach Rostock und östlich eine solche nach der Insel Rügen über Bergen und Putbus nach Lauterbach. — Die Bahn ist augenblicklich durchweg noch eingleisig, doch ist auf der Anfangsstrecke Berlin-Oranienburg, bis wohin der Berliner Vorortsverkehr ausgedehnt ist, das zweite Gleis bereits in der Ausführung begriffen. Die Maximalsteigung beträgt auf Berlin-Löwenberg 1 : 117 und auf Löwenberg-Stralsund 1 : 150.

Zu dieser Linie erscheinen als unmittelbare oder mittelbare Zweigbahnen:

a. Löwenberg-Templin ist 33 km lang und hat nordöstliche Richtung. Sie überschreitet bei Zehdenik die Havel und endet in Templin ohne weitere Fortsetzung. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 150.

b. Stralsund-Rostock ist 72 km lang und hat südwestliche Richtung. Sie führt über Velgast, wo eine Zweigbahn nordwestlich nach Barth abgeht, überschreitet zwischen Damgarten und Ribnitz die Regnitz und tritt hiermit in das Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin ein. In Rostock findet sie Anschluss an die Lloydbahn nach Warnemünde sowie an die mecklenburgische Staatsbahn nach Wismar-Lübeck-Hamburg und nach Schwerin. Sie ist als normalspurige Secundärbahn hergestellt und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. In Folge des hügeligen Charakters der Ostseeküste sind die Steigungsverhältnisse ungünstige, sie reichen auf der Theilstrecke Stralsund-Velgast bis 1 : 45 und auf Velgast-Rostock bis 1 : 80.

c. Velgast-Barth ist 11 km lang und führt in nordwestlicher Richtung bis zu ihrem Endpunkte Barth am gleichnamigen Bodden (Meerbusen). Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 80.

d. Stralsund-Bergen-Lauterbach. Diese Linie setzt sich zusammen aus der alten Stralsunder Hafenbahn auf der Festlandsseite, aus der 3 km langen Trajectbootstrecke über den Strelasund und aus der 36 km langen Eisenbahnstrecke auf der Insel Rügen. Sie hat bis Bergen nordöstliche Richtung, wendet sich hier nach Südosten, führt über Putbus und endet bei Lauterbach an der Südküste der Insel. Die Festlandsstrecke, aus dem Jahre 1861 stammend, ist als Vollbahn, die ganze übrige Linie aber als normalspurige Secundärbahn hergestellt. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 2 Minuten pro 1 km und die Maximalsteigung 1 : 100. Von Bergen aus ist in nordöstlicher Richtung eine Linie nach dem bekannten Ostseebad Sassnitz auf der Ostseite der Insel, gleichfalls als normalspurige Secundärbahn, im Bau.

IX. Frankfurt a. O. - Angermünde-Stralsund ist 266 km lang und hat nordwestliche Richtung. Sie geht von dem Eisenbahnknotenpunkt Frankfurt a. O. aus, schneidet bei Werbig die zum Directionsbezirk Bromberg gehörige Linie Berlin-Küstrin, führt über Wriezen, von wo aus eine Zweigbahn nordöstlich nach Jädickendorf und südwestlich eine solche nach Lichtenberg/Friedrichsfelde bei Berlin im Bau ist, nimmt bei Freienwalde von Nordwesten die unter VII a. behandelte Zweigbahn von Eberswalde auf, überschreitet hier und bei Oderberg die alte Oder und trifft auf den Eisenbahnknotenpunkt Angermünde, wo sie einerseits die unter VII. behandelte Linie Berlin-Stettin schneidet und wo andererseits die unter VII b. behandelte Zweigbahn nach Schwedt abgeht. Weiterhin führt sie über Prenzlau, überschreitet bald darauf die Ucker und begleitet dieselbe bis Pasewalk, hier die unter VII c. behandelte Linie Stettin-Strasburg i. U. kreuzend. Weiterhin entsendet sie bei Jatznick eine Zweigbahn nordöstlich nach Ueckermünde, bei Ducherow eine solche in gleicher Richtung nach Swinemünde, überbrückt bei Anklam die Peene, entsendet bei Züssow wiederum eine Zweigbahn nordöstlich nach Wolgast, führt dann über Greifswald und erreicht in dem Eisenbahnknotenpunkt Stralsund ihre Endstation. Sie wird gegenwärtig durchweg als Vollbahn betrieben, während bis zum 1. April 1890 die Theilstrecke Frankfurt a. O. - Angermünde in Secundärbetrieb stand. Die Maximalsteigung beträgt auf Frankfurt-Angermünde 1 : 150, auf Angermünde-Pasewalk 1 : 110, auf Pasewalk-Ducherow 1 : 375 und auf Ducherow-Stralsund 1 : 150.

Von dieser Linie gehen folgende Zweigbahnen aus:

a. Jatznick-Ueckermünde ist 19 km lang, hat zuerst östliche Richtung, überschreitet bei Torgelow die Ucker, wendet sich hierauf nach Norden und findet in Ueckermünde am kleinen Haff ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 200.

b. Ducherow-Swinemünde ist 38 km lang und hat nordöstliche Richtung. Sie überschreitet die westliche Odermündung Peene, tritt hiermit auf die Insel Usedom, führt über die Stadt Usedom, endet bei Swinemünde auf der Ostseite der Insel und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 200. Neuerdings ist der Bau einer normalspurigen Secundärbahn von Swinemünde nordwestlich nach dem Ostseebad Heringsdorf angeordnet worden.

c. Züssow-Wolgast ist 18 km lang und hat gleichfalls nordöstliche Richtung. Sie ist als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1:150.

X. Berliner Stadtbahn. Dieselbe beginnt auf dem Schlesischen Bahnhofe im Osten Berlins, durchschneidet bei westlicher Hauptrichtung die

Stadt, ist mittelst Viaducte über die Strassen hinweggeführt, überschreitet hierbei zu wiederholten Malen die Spree sowie zwischen den Stationen Thiergarten und Zoologischer Garten den Landwehrcanal und reicht bis zum Bahnhofe Charlottenburg bei gleichnamiger Stadt westlich von Berlin. Sie hat vier Gleise, von welchen zwei ausschliesslich dem Stadtbahnverkehr und zwei dem Durchgangs- sowie dem Vorortverkehr dienen. Im Osten auf dem Schlesischen Bahnhof sind an dieselbe die Strecken Berlin - Frankfurt a. O. des Directionsbezirks Berlin und Berlin-Küstrin des Directionsbezirks Bromberg unmittelbar angeschlossen; beide gehen von dem genannten Bahnhofe direct aus. Die dritte im Osten Berlins beginnende Bahn, die zum Directionsbezirk Berlin gehörige Linie Berlin-Görlitz, welche als eigentlichen Anfangspunkt einen besonderen Bahnhof hat, ist nur mittelbar an die Stadtbahn angeschlossen; der Anschluss wird bewirkt durch die zur Stadtbahn gehörige Anschlusscurve vom Schlesischen Bahnhof über die Station Stralau/Rummelsburg an die Ringbahn, durch die Theilstrecke der Berliner Ringbahn von dem gedachten Vereinigungspunkt bis zur Station Treptow und weiter durch die zur Ringbahn gehörige Anschlusscurve von Treptow bis an die Görlitzer Stammbahn vor deren Station Johannisthal/Niederschönweide. Auf dem westlichen Endpunkt der Stadtbahn in Station Charlottenburg sind die Linien Berlin-Magdeburg des Directionsbezirks Magdeburg, Berlin-Blankenheim des Directionsbezirks Frankfurt a. M., Berlin-Wittenberge-Hamburg des Directionsbezirks Altona und Berlin-Stendal-Lehrte des Directionsbezirks Magdeburg, von welchen die beiden Ersteren ihren eigentlichen Anfangspunkt auf dem Potsdamer Bahnhofe in Berlin und die beiden Letzteren den ihrigen auf dem Lehrter Hauptbahnhofe in Berlin haben, durch besondere, zur Berliner Stadtbahn gehörige Anschlussstrecken an diese angeschlossen. Den beiden Ersteren dient gemeinsam die Anschlussstrecke Charlottenburg-Wannsee (vor Potsdam) und den beiden Letzteren vom 1. Oktober 1890 ab gleichfalls gemeinsam die Anschlussstrecke Charlottenburg-Ruhleben (vor. Spandau). Bis zu diesem Zeitpunkt diente diese Strecke nur der Linie Berlin-Hamburg, während die Linie Berlin-Lehrte eine besondere Anschlussstrecke an die Stadtbahn von Charlottenburg über Westend hatte, welche bald hinter Westend in die Lehrter Stammbahn einfiel. Es ist hierbei zu betonen, dass diese bisherige Anschlussstrecke nicht gleichbedeutend mit der gleichnamigen Strecke der Berliner Ringbahn ist, sondern eine selbstständige zur Berliner Stadtbahn gehörige Strecke bildet. Die übrigen von Berlin ausgehenden, vorstehend nicht genannten Bahnen, als die Linien Berlin-Jüterbog, Berlin-Elsterwerda, die Militärbahn, die Linien Berlin-Stettin und Berlin-Neubrandenburg-Stralsund, sind an die Stadtbahn nicht angeschlossen. Dagegen gehören zur Stadtbahn noch die Anschlusscurven aus dieser vom Schlesischen Bahnhof und vom Bahnhof Charlottenburg an die Ringbahn und zwar: die bereits vorstehend genannte Strecke vom Schlesischen Bahnhof nach Station Rummelsburg nebst den Anschlusscurven von dort aus an den Nordring und an den Südring der Ringbahn sowie die Anschlusscurve Charlottenburg-Halensee an den Südring und Charlottenburg-Westend an den Nordring.

Die Länge der eigentlichen Stadtbahn vom Schlesischen bis zum Bahnhofe Charlottenburg beträgt in genauen Ziffern 11,26 km, die zur Stadtbahn zu rechnenden Anschlussstrecken an die Linien Berlin - Magdeburg, Berlin-Blankenheim, Berlin - Lehrte und Berlin - Hamburg sowie an die Ringbahn aber haben eine Länge von zusammen 33,06 km. Das Steigungsmaximum beträgt 1 : 90.

XI. Berliner Ringbahn. Dieselbe ist in unregelmässiger, in sich aber völlig geschlossener Kreisform ausgeführt, liegt zum grössten Theil ausserhalb des Weichbildes der Stadt Berlin, berührt dasselbe nur auf einigen Punkten im Norden, schliesst im Westen dagegen auch die Stadt Charlottenburg mit ein. Sie ist durch Anschlusscurven mit sämmtlichen Güterbahnhöfen der von Berlin ausgehenden Eisenbahnlinien, mit der Station Schöneberg (bei Berlin) an der Potsdamer Bahn und dadurch mit dem Potsdamer Personenbahnhofe, mit dem Betriebsbahnhofe Grunewald südwestlich von Station Charlottenburg sowie durch die zur Stadtbahn gehörigen Anschlüsse vom Schlesischen Bahnhofe und vom Bahnhofe Charlottenburg aus auch mit dieser in Verbindung gesetzt. Für den Betrieb ist sie unter Zugrundelegung der Stadtbahn als Durchmesser in den Nordring und in den Südring getheilt. Sie ist theils zwei-, theils viergleisig hergestellt. Auch ist noch der Lagerhof der Berliner Lagerhof-Actiengesellschaft bei Bahnhof Gesundbrunnen und der städtische Centralviehhof bei Bahnhof Friedrichsberg durch besondere Gleiseanlagen an die Ringbahn angeschlossen, doch gehören dieselben den Eigenthümern der genannten Etablissements; sie werden aber von der Staatsbahnverwaltung betrieben. Die Länge der Ringbahn beträgt 36,97 km; diejenige der Anschlussstrecken (ausschliesslich der beiden genannten Privatgleise) betrug bei Vollendung der Ringbahn in 1877 nur 6,57 km, ist aber durch Vermehrung solcher nach und nach um 11,51 km und somit auf 18,08 km gestiegen. Das Steigungsmaximum der Ringbahnstrecken beträgt 1 : 67.

XII. Noch sind summarisch die Hafenbahnen bei Greifswald, Swinemünde, Ueckermünde und Wolgast sowie die Verbindungsbahnen bei Stettin, Werbig, Cottbus, Breslau und Fellhammer mit zusammen 30,12 km aufzuführen.

Endlich ist noch zu erwähnen, dass abgesondert von den Linien des Directionsbezirks seitens der Direction Berlin eine normalspurige Secundärbahn von Gollnow (Station der Altdamm-Colberger Privatbahn) über Wietstock nach Cammin an der Ostseeküste mit Zweig von Wietstock nach Wollin auf der gleichnamigen Insel vor der Odermündung in der Bauausführung begriffen ist, doch wird dieselbe von Eröffnung an dem Directionsbezirk Bromberg einverleibt.

Wie bei den einzelnen Linien bereits angegeben, sind die Grenzstrecken von Görlitz bis zur sächsischen Landesgrenze gegen Dresden mit 14,86 km, von Liebau bis zur österreichischen Grenze mit 2,63 km, von Seidenberg bis zur österreichischen Grenze mit 2,11 km und von Mittelsteine bis zur österreichischen Grenze gegen Ottendorf mit 7,63 km seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung verpachtet, dagegen die Grenzstrecken von der sächsischen Grenze bis Kamenz i. S. mit 11,42 km, von der österreichischen Grenze bis Halbstadt in Böhmen mit 1,94 km, sowie das Anschlussgleis des Hüttenwerkes Lauchhammer mit 0,39 km, dasjenige der Berliner Lagerhof-Actiengesellschaft mit 2,00 km und das nach dem Berliner Centralviehhof mit 2,11 km seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung angepachtet, und es ergiebt sich somit gegenüber der Eigenthumslänge von 3091,03 km eine Betriebslänge von 3081,86 km.

Nach Vorstehendem ergeben sich für die Linien des Directionsbezirks Berlin, abgesehen von denjenigen der Berliner Ringbahn, 48 Anschlusspunkte an die Bahnnetze anderer Verwaltungen und zwar: 5 Anschlüsse an den Directionsbezirk Bromberg: in Berlin (gemeinschaftlicher Bahnhof), in Werbig, in Küstrin, in Stettin und in Posen; 13 Anschlüsse an den Directionsbezirk Breslau: in Stettin (Podejuch), in Küstrin, in Reppen, in Rothenburg, in Sagan,

in Hansdorf, in Raudten, in Mochbern, in Breslau, in Camenz i. Schl., in Glatz, in Posen (gleichzeitig an die in Staatsverwaltung unter der Direction Breslau stehende Stargard-Posener Privatbahn) und in Rokietnice; 9 Anschlüsse an den Directionsbezirk Erfurt: in Kohlfurt, in Horka, in Hohenbocka, in Ruhland, in Sagan, in Sorau, in Cottbus, in Calau und in Guben; 1 Anschluss an den Directionsbezirk Altona: in der Berliner Stadtbahn; 2 Anschlüsse an den Directionsbezirk Magdeburg: in der Berliner Stadtbahn an die Linien Berlin-Lehrte und Berlin - Magdeburg; 1 Anschluss an den Directionsbezirk Frankfurt a. M.: in der Berliner Stadtbahn an die Linie Berlin-Blankenheim; 4 Anschlüsse an die sächsischen Staatsbahnen: auf der Grenze hinter Reichenbach i. L. (in der Linie Görlitz - Dresden), in Zittau (gleichzeitig an die unter sächsischer Staatsbahnverwaltung stehende Zittau - Reichenberger Privatbahn), auf der Grenze gegen Kamenz i. S. und in Grossenhain; 1 Anschluss an die Frankfurter Gütereisenbahn: in Frankfurt a. O.; 1 Anschluss an die Stargard-Küstriner Privatbahn: in Küstrin; 3 Anschlüsse an die mecklenburgischen Staatsbahnen: auf der Grenze hinter Strasburg i. U., in Neubrandenburg und in Rostock; 1 Anschluss an die Neubrandenburg-Friedländer Privatbahn: in Neubrandenburg; 1 Anschluss an die Mecklenburgische Südbahn (Privatbahn): gleichfalls in Neubrandenburg; 2 Anschlüsse an die Lloydbahn (Neustrelitz-Warnemünde): in Neustrelitz und in Rostock; 2 Anschlüsse an die österreichische Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn: auf den Grenzen hinter Liebau und hinter Seidenberg; und 2 Anschlüsse an die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahngesellschaft: auf den Grenzen vor Halbstadt und vor Ottendorf.

Betreffs der Verkehrsverhältnisse ist vor Allem hervorzuheben, dass innerhalb des Directionsbezirks die drei grossen Verkehrs- und Consumtionsplätze Berlin, Breslau und Stettin sowie das Waldenburger Kohlenrevier liegen. Schon hieraus ergiebt sich die Verkehrsbedeutung seiner Linien. Ausserdem vermitteln dieselben von Breslau aus die Zufuhr aus dem oberschlesischen Steinkohlen- und Hüttenrevier nach Norden bis an die Ostsee sowie einen beträchtlichen Theil des österreichischen Verkehrs in gleicher Richtung. Für den wichtigen Verkehr Schlesiens mit Magdeburg und Leipzig kommen die Theilstrecken Breslau-Liegnitz-Kohlfurt-Görlitz bezw. Breslau-Liegnitz-Sagan noch besonders zur Geltung, und die Linie Berlin - Frankfurt a. O. - Posen beherrscht den Verkehr des wichtigsten Theils der Provinz Posen mit Berlin. — Die Berliner Stadtbahn dient ausschliesslich dem Personenverkehr, und zwar: Dem Stadtverkehr Berlins selbst und mit Charlottenburg unter Ausdehnung des Stadtbahnverkehr bis Westend/Charlottenburg mittelst der Ringbahngleise vom Stadtbahnhof Charlottenburg aus; dem Vorortverkehr bis Potsdam, bis Spandau, bis Erkner (an der Linie Berlin - Frankfurt a. O.), bis Lichtenberg/Friedrichsfelde (an der Linie Berlin-Küstrin) und bis Königswusterhausen (an der Linie Berlin-Görlitz); dem Stadtringverkehr durch Ueberleitung der Ringbahnzüge auf die Stadtbahn und endlich dem Fernverkehr aller an sie unmittelbar und mittelbar angeschlossenen, vorstehend unter X. angegebenen Linien und zwar derartig, dass die Züge der nach Osten ausstrahlenden Bahnen von Charlottenburg aus und diejenigen der nach Westen ausstrahlenden vom Schlesischen Bahnhof aus abgelassen werden. Die Ringbahn dient dem lokalen Personenverkehr zwischen ihren eigenen und den Stationen der Stadtbahn sowie dem Potsdamer Personenbahnhofe, dem lokalen Güterverkehr ihrer eigenen Stationen und dem Durchgangsgüterverkehr sämmtlicher von Berlin ausgehenden bezw. in Berlin mündenden Eisenbahnen.

Die von den Hauptströmen hier allein in Frage kommende Oder wird in den Linien des Directionsbezirks drei Mal, bei Rothenburg, Reppen und Küstrin, überschritten. Tunnel sind im Ganzen sieben Stück mit einer Gesammtlänge von rund 4 km vorhanden.

Directionsbezirk Breslau.

Den Stamm desselben bildet das Oberschlesische Eisenbahnunternehmen, welches bereits seit 1857 für Rechnung der betreffenden Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb des Staats gestanden hatte. Bei Verstaatlichung desselben einschliesslich der Neisse-Brieger Eisenbahn, der Wilhelmsbahn (Kosel-Oderberg) und der Niederschlesischen Zweigbahn, welche in der Zwischenzeit seitens der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft zu Eigenthum erworben worden waren, wurde die bisherige Firma der für die Oberschlesische Privatbahn bestellten königlichen Direction laut Allerhöchstem Erlass vom 24. Januar 1884 auf „Königliche Eisenbahndirection zu Breslau" umgeändert und dieser gleichzeitig die ebenfalls verstaatlichten Rechte-Oder-Ufer- und Posen-Kreuzburger Eisenbahnen, im Mai desselben Jahres die Oels-Gnesener Eisenbahn und 1885 die Linie Breslau - Glogau - Stettin des ehemaligen Breslau-Schweidnitz - Freiburger Eisenbahnunternehmens zugetheilt. Von diesen zum Directionsbezirk Breslau vereinigten Bahnen wurden aber 1885 die Linien Sagan - Sorau und Camenz - Frankenstein an den Directionsbezirk Berlin, und Posen - Inowrazlaw - Thorn nebst Zweigen von Inowrazlaw nach Bromberg und nach Montwy sowie 1888 die Strecke Jarotschin-Gnesen an den Directionsbezirk Bromberg abgegeben. Der Staat selbst baute im Bereich des Directionsbezirks Breslau, theils noch in Erfüllung der den Gesellschaften ertheilten Concessionen, nur Bahnen lokalen Charakters, welche auch sämmtlich als Secundärbahnen zur Ausführung kamen.

Nach dem Stande vom 1. April 1889 umfasste der Directionsbezirk 2693,06 km dem preussischen Staat zu Eigenthum gehörige, normalspurige Linien, und es ist diese Zahl der Berechnung auf Seite 185 zu Grunde gelegt. Davon entfielen

auf preussisches Gebiet	2687,78 km
auf österreichisches Gebiet	5,28 „
Summa	2693,06 km.

In dieser Summe sind die zum Directionsbezirk Breslau gehörigen, zum weitaus grössten Theil schon von der Oberschlesischen Privatbahn herrührenden Schmalspurbahnen im oberschlesischen Kohlen- und Hüttenrevier nicht mit enthalten, indem dieselben nicht in Staatsbetrieb stehen, und ihnen deshalb später noch ein besonderer Artikel gewidmet ist.

Seit dem 1. April 1889 sind noch die vom Staat hergestellten Neubaustrecken Oppeln-Namslau mit 57,00 km und Neusalz-Freystadt (Theil der Linie Neusalz-Sagan) mit 9,50 km hinzugetreten, und es beträgt somit die Eigenthumslänge des Directionsbezirks Breslau excl. der vorerwähnten Schmalspurbahnen per August 1890: 2759,56 km in Betrieb stehender Linien. — Der Directionsbezirk ist gegenwärtig in neun Betriebsämter eingetheilt, von welchen zwei ihren Sitz in Breslau und je eins in Posen, Lissa (Pr. Posen), Glogau, Oppeln, Neisse, Ratibor und Kattowitz haben.

Ausser den oben gedachten Linien ist dem Directionsbezirk die 172,31 km lange Stargard-Posener Eisenbahn zugetheilt. Dieselbe steht noch im Eigenthum der betreffenden Gesellschaft, wird aber seitens des Staats für seine eigene Rechnung verwaltet und betrieben; sie gehört zum Betriebsamt Posen. Eingehend kommt dieselbe in geschichtlicher Beziehung sachgemäss erst im vierten Theil dieses Werkes zur Abhandlung.

In orographischer Beziehung gehört nur die Linie Camenz-Glatz-Mittelwalde dem Gebirgsland und zwar dem Glatzer Gebirgssystem, alle übrigen dagegen dem norddeutschen Tieflande an, indes kommen bei den im südlichen Oberschlesien gelegenen Linien die den Sudeten und Karpathen nördlich vorgelagerten Berglandschaften, bei den Linien des oberschlesischen Hüttenreviers die Tarnowitzer Höhen, im Norden von Breslau das Trebnitzer oder Katzengebirge und bei der Linie Raudten-Rothenburg die Grünberger Höhen, sowie bei den Linien Rothenburg-Stettin und Posen-Stargard die pommersche Seenplatte zur Geltung. Diese Letztere bildet einen Theil des baltischen Landrückens, die Tarnowitzer, Trebnitzer und Grünberger Höhen aber gehören zum südlichen Landrücken. — In hydrographischer Beziehung gehören die Linien des Directionsbezirks durchweg dem Stromgebiet der Oder an, und von diesem kommen wiederum die Oder selbst von Oderberg, wo sie in preussisches Gebiet tritt, bis zu ihrer Mündung bei Stettin, ihre sämmtlichen rechtsseitigen Nebenflüsse und die linksseitigen des oberen Laufs bis einschliesslich zum Bober in Geltung. Namentlich sind dies rechtsseitig: Klodnitz nebst Klodnitzcanal, Malapane, Stober, Bartsch, Warthe mit Obra und Netze nebst Drage, sowie linksseitig: Oppa (als Grenzfluss zwischen Preussen und Oesterreich im äussersten Südwesten Oberschlesiens), Hotzenplotz, Glatzer Neisse, Ohlau, Weistritz und Bober. Die Weichsel mit ihrem Nebenfluss Przemza ist hier nur in ihrem obersten Lauf als Grenzfluss zwischen Preussen und Oesterreich im äussersten Südosten Oberschlesiens zu nennen.

Zur näheren geographischen Besprechung theilen wir das Netz des Directionsbezirks in die Linien Breslau-Kosel-Oderberg und Kosel-Schoppinitz-Myslowitz bezw. Sosnowice; Breslau-Kreuzburg-Lublinitz-Tarnowitz-Beuthen-Schoppinitz; Breslau-Mittelwalde-österreichische Grenze; Camenz-Deutsch Rasselwitz-Kosel und Ratibor; Kreuzburg-Posen; Breslau-Posen-Stargard; Lissa-Glogau-Hansdorf und Breslau-Raudten-Rothenburg-Küstrin-Stettin (Podejuch), zu welchen die übrigen Linien als Zweigbahnen erscheinen.

I. Breslau-Oppeln-Kosel/Kandrzin-Oderberg und Kosel/Kandrzin-Schoppinitz-Myslowitz und Sosnowice, in der gemeinschaftlichen Strecke Breslau-Kosel/Kandrzin 123 km, auf Kosel/Kandrzin-Grenze gegen Oderberg 54 km, auf Kosel/Kandrzin-Schoppinitz-Myslowitz-österreichische Grenze gegen Krakau 74 km lang und auf Schoppinitz-russische Grenze bei Sosnowice in Richtung auf Warschau 2 km lang. Sie beginnt in Breslau auf dem Centralbahnhofe in directer Anlehnung an die Linie Berlin-Frankfurt a. O.-Breslau und führt zunächst in südöstlicher Richtung auf dem linken Oderufer bis Oppeln. Auf dieser Theilstrecke entsendet sie bald hinter Breslau bei Dürrgoy eine Zweigbahn südwestlich nach Zobten und Ströbel, überbrückt bei Ohlau den gleichnamigen Fluss, entsendet weiter bei Brieg eine Zweigbahn südlich nach Neisse, überschreitet bei Löwen die Glatzer Neisse und trifft dann auf den Eisenbahnknotenpunkt Oppeln. Von hier geht südwestlich gleichfalls eine Zweigbahn nach Neisse und östlich eine solche nach Tarnowitz ab, während von Norden her eine von Namslau einfällt. Die Hauptbahn überschreitet hier die

Oder, damit das rechte Ufer des Stroms gewinnend, und nimmt jetzt mehr südliche Richtung an. Bei der nächsten Station Groschowitz zweigt gegenwärtig noch südöstlich die Linie über Grossstrehlitz nach Gleiwitz ab, doch ist 1890 deren directe Einführung in den Bahnhof Oppeln angeordnet worden. Weiterhin bei Kosel/Kandrzin überbrückt die Hauptbahn Klodnitz und Klodnitzcanal und gabelt sich nun in die Oderberger und in die Schoppinitzer Linie, während westlich die Bahn nach Camenz abgeht.

Die Oderberger Linie behält die südöstliche Hauptrichtung bei, entsendet später bei Nendza eine Zweigbahn östlich über Rybnik nach Kattowitz und überschreitet bei Ratibor die Oder. Hier fällt nordwestlich eine Zweigbahn von Deutsch Rasselwitz ein, und ferner ist von hier aus eine solche südwestlich nach Troppau in Oesterr. Schlesien im Bau. Auf ihrer letzten preussischen Station Annaberg entsendet die Hauptlinie eine Zweigbahn nordöstlich nach Rybnik, überbrückt bald darauf zum dritten Mal die Oder, erreicht hiermit die Grenze gegen Oesterreich (Oesterr. Schlesien) und findet in der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn Fortsetzung zunächst bis zur Station Oderberg. Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn führt von hier aus einerseits südwestlich nach Wien und andererseits östlich nach Oswiecim und die Kaschau-Oderberger Bahn südöstlich durch Oesterr. Schlesien nach Ungarn hinein. Die Eigenthumsgrenze deckt sich bei dieser Linie also mit der Landesgrenze, doch steht die österreichische Anschlussstrecke bis zur Station Oderberg in pachtweisem Betriebe der preussischen Staatsbahnverwaltung.

Die Schoppinitzer Linie führt von Kosel/Kandrzin aus in fast östlicher Richtung über Laband, Gleiwitz, Morgenroth und Kattowitz in und durch das oberschlesische Kohlenrevier bis an die österreichische und russische Grenze, indem sie sich bei Schoppinitz in zwei Linien gabelt. Die südliche derselben führt über Myslowitz an die österreichische Grenze und findet in der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn Fortsetzung zunächst nach Krakau sowie weiter nach dem östlichen Galizien und Ungarn. Die nördliche Linie erreicht bald hinter Schoppinitz die russische Grenze bei Sosnowice und findet hier in der Warschau-Wiener Bahn Fortsetzung nach Warschau. Bei diesen beiden Endstrecken deckt sich die Eigenthumsgrenze mit der politischen Landesgrenze, ein Pachtverhältniss besteht bei Beiden aber nicht, vielmehr ist nur der Fahrdienst auf den Grenzstrecken besonders und zwar derart vereinbart, dass Sosnowice und Myslowitz Wechselstationen sind. Betreffs der doppelgleisig erscheinenden Anschlussstrecke gegen Russland ist zu bemerken, dass jedes der beiden Gleise eine besondere Anschlussstrecke bildet und zwar einerseits für die Linie von Tarnowitz (Anschluss der ehemaligen Rechten-Oder-Ufer-Eisenbahn) und andererseits für die von Kattowitz (Anschluss der ehemaligen Oberschlesischen Eisenbahn). Bei Laband nimmt die Schoppinitzer Linie von Norden her die schon weiter oben erwähnte Grossstrehlitzer Linie auf, doch wird dieselbe laut Gesetz von 1890 demnächst selbstständig in den Bahnhof Gleiwitz eingeführt werden. Bei Gleiwitz entsendet sie südlich eine Zweigbahn über Orzesche nach Sohrau i. Oberschl., und andererseits gehen hier nördlich bezw. südlich der Hauptbahn zwei Linien aus, von welchen die erstere über Borsigwerk, Beuthen und Königshütte führt und bei Schwientochlowitz hinter Morgenroth in die Hauptlinie wieder einfällt, während die südliche ohne Berührung grösserer Stationen bereits bei Morgenroth wieder in die Hauptbahn mündet. Bei dieser Station fällt ausserdem von Norden her eine Linie von Tarnowitz ein. Weiter bei Kattowitz mündet von Südwesten her die schon er-

wähnte Zweigbahn von Nendza, bei Schoppinitz von Norden her die demnächst unter II. zu behandelnde Hauptbahn, und andererseits geht hier südlich eine Linie über Emanuelsegen und Tichau nach Dziedlitz in Oesterreich, sowie bei Myslowitz endlich gleichfalls südlich eine Linie nach Oswiecim in Oesterreich ab.

Die den hier behandelten beiden Hauptbahnen gemeinsame Strecke Breslau-Kosel/Kandrzin ist durchweg doppelgleisig. Auf der Oderberger Linie hat bis jetzt nur der südliche Theil von Nendza bis zur Grenze Doppelgleise, doch ist auch auf dem nördlichen Theil Kosel-Nendza das zweite Gleis in der Ausführung begriffen. Die Schoppinitzer Linie ist bis Schoppinitz ebenfalls doppelgleisig; die Grenzstrecke gegen Russland hat zwei, aber verschiedenen Anschlüssen dienende Gleise und die österreichische Grenzstrecke ist bis Myslowitz doppelgleisig, von da aus jedoch eingleisig.

Auf der Linie Breslau-Kosel-Oderberg kommen Steigungen über 1 : 200 nicht vor, während auf Kosel-Gleiwitz das Maximum 1 : 180, auf Gleiwitz-Morgenroth 1 : 100, auf Morgenroth-Schwientochlowitz 1 : 150, auf Schwientochlowitz-Myslowitz 1 : 180 und auf Schoppinitz-Sosnowice 1 : 150 beträgt.

Zu den vorstehend behandelten Hauptbahnen erscheinen unmittelbar bezw. mittelbar als Zweigbahnen:

a. Breslau-Dürrgoy-Ströbel benutzt auf 2 km die Gleiseanlagen der Hauptbahn und hat vom Trennungspunkte aus eine Neubaulänge von 40 km. Sie führt in südwestlicher Richtung über die Stadt Zobten bis zu ihrem Endpunkt Ströbel, ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 80 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Brieg-Neisse ist 47 km lang, hat südliche Richtung, entsendet bei Leipe südöstlich eine Zweigbahn nach Schiedlow, trifft dann auf Station Grottkau, von wo aus eine Zweigbahn westlich nach Strehlen nebst Zweig nach Wansen im Bau begriffen ist, und trifft in Neisse auf die Linie Camenz-Kosel. Sie ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100.

Anschliessend gehört hierher:

b 1. Leipe-Schiedlow ist 27 km lang, hat südöstliche Richtung, überschreitet bei Osseg die Glatzer Neisse sowie weiterhin deren Nebenfluss Steinau und mündet auf Station Schiedlow in die hier folgende unmittelbare Zweigbahn Oppeln-Neisse. Sie ist als normalspurige Secundärbahn ausgeführt, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 80 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

c. Oppeln-Neisse ist 48 km lang, hat südwestliche Richtung, nimmt bei Schiedlow von Nordwesten her die eben genannte Zweigbahn auf, überbrückt die Steinau und mündet bei Neisse in die Linie Camenz-Kosel. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 80 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

d. Oppeln-Tarnowitz ist 76 km lang, hat zunächst östliche Richtung, tritt bei Malapane an den gleichnamigen Fluss, überbrückt denselben bei Vossowska, nimmt hier von Norden her die Zweigbahn von Kreuzburg auf, wendet sich nun nach Südosten, geht bei Zawadzki zum zweiten Mal über die Malapane, trennt sich bald darauf von dieser und findet in Tarnowitz Fortsetzung in das oberschlesische Kohlen- und Hüttenrevier. Sie ist eingleisig und hat auf der Theilstrecke Oppeln - Vossowska ein Steigungsmaximum von 1 : 120 und auf Vossowska-Tarnowitz ein solches von 1 : 150. Von

Vossowska aus ist eine Zweigbahn östlich nach Lublinitz zur Ausführung befohlen.

e. Groschowitz-Gleiwitz und Beuthen i. Oberschl. ist in der gemeinschaftlichen Strecke-Groschowitz-Peiskretscham 56 km, auf Peiskretscham-Laband (Gleiwitz) 6 km und auf Peiskretscham-Beuthen 23 km lang. Sie führt bei südöstlicher Richtung über Grossstrehlitz und gabelt sich in Peiskretscham in die Linie nach Laband und in diejenige nach Beuthen. Die Erstere dieser führt in südlicher Richtung unter Ueberschreitung von Klodnitz und Klodnitzcanal bis zur Station Laband der Schoppinitzer Hauptlinie vor Gleiwitz. Die Linie nach Beuthen behält die südöstliche Richtung bei, nimmt in Borsigwerk von Südwesten her eine Zweigbahn von Gleiwitz auf und läuft in den Eisenbahnknotenpunkt Beuthen ein. Die sämmtlichen Strecken dieser Bahn sind eingleisig, und die Maximalsteigung beträgt 1 : 150.

f. Nendza-Kattowitz ist 74 km lang, hat bis Niedobschütz südöstliche Richtung, nimmt hier von Südwesten her die Zweigbahn von Annaberg auf, wendet sich nun nach Nordosten, führt über Rybnik, entsendet bei Friedrichsgrube südöstlich eine Zweigbahn nach Tichau, schneidet bei Orzesche die demnächst zu behandelnde Zweigbahn Gleiwitz-Sohrau, entsendet bei Idaweiche südöstlich eine Zweigbahn nach Emanuelsegen und mündet bei Kattowitz in die Schoppinitzer Hauptlinie. Sie ist durchweg eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 85. Anschliessend gehören hierher:

f 1. Friedrichsgrube-Tichau ist 17 km lang, hat östliche Richtung und mündet bei Tichau in die Linie Schoppinitz-Dzieditz. Sie ist als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 150.

f 2. Idaweiche-Emanuelsegen ist 5 km lang, eingleisige Vollbahn, hat östliche Richtung und mündet bei Emanuelsegen gleichfalls in die Linie Schoppinitz-Dzieditz. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 100.

g. Annaberg-Rybnik ist 25 km lang, hat nordöstliche Richtung, überschreitet bald hinter Annaberg die Oder, führt über Losslau und mündet bei Niedobschütz vor Rybnik in die unter f. behandelte Zweigbahn. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 70 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

h. Gleiwitz-Orzesche-Sohrau i. Oberschl. ist 35 km lang, hat südliche Richtung, schneidet bei Orzesche die unter f. behandelte Linie und findet in Sohrau ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 70 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

i. Gleiwitz-Beuthen-Schwientochlowitz führt in nordöstlicher Richtung zunächst nach Borsigwerk, ist von hier aus bis Beuthen gleichbedeutend mit der Endstrecke der schon behandelten Linie Peiskretscham-Beuthen, geht dann in ostwärts gekehrtem Bogen über den Sammelbahnhof Krugschacht, schneidet hier die Linie Beuthen-Schoppinitz, führt weiter über Königshütte und fällt bei Schwientochlowitz wieder in die Hauptbahn ein. Sie ist unter Abzug der bei I e. schon verrechneten Strecke Borsigwerk-Beuthen 25 km, im Ganzen also 30 km lang, ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird aber auf den Theilstrecken Gleiwitz-Borsigwerk und Beuthen-Sammelbahnhof Krugschacht gegenwärtig secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung beträgt auf Gleiwitz-Beuthen 1 : 100 und auf Beuthen-Schwientochlowitz 1 : 75.

k. Gleiwitz-Morgenroth benutzt auf 4 km die Gleiseanlagen der unter Ih behandelten Linie nach Sohrau und hat von da aus noch eine Neubaulänge von 12 km; sie führt in einem nach Norden offenen Bogen über Guidogrube, mündet bei Morgenroth wieder in die Hauptbahn und findet andererseits Fortsetzung nördlich nach Beuthen und Tarnowitz. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und nur für den Güterverkehr benutzt. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 56.

l. Schoppinitz-Dzieditz (die Endstrecke der ehemaligen Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn) ist bis Dzieditz in Oesterreich preussisches Eigenthum und hat eine Länge von 52 km. Sie führt bei südlicher Richtung zunächst über Emanuelsegen, nimmt hier von Westen her die unter f 2. behandelte Strecke von Idaweiche und weiter bei Tichau gleichfalls von Westen her die unter f 1. behandelte Linie von Friedrichsgrube auf, führt später über Pless, überschreitet dann die hier die Grenze gegen Oesterreich bildende Weichsel und mündet auf Bahnhof Dzieditz in die Linie Krakau-Trzebinia-Wien der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. Auf Station Dzieditz ist eine Strecke von 0,29 km der österreichischen Gileseanlagen in pachtweise Mitbenutzung genommen. Die Bahn ist durchweg als eingleisige Vollbahn gebaut, doch wird die Anfangsstrecke Schoppinitz-Emanuelsegen gegenwärtig secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben, indem der Hauptverkehr von Norden her ab Beuthen über Chorzow-Kattowitz und Idaweiche nach Emanuelsegen geleitet wird. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 150.

m. Myslowitz-Oswiecim ist gleichfalls bis Oswiecim in Oesterreich preussisches Eigenthum. Sie ist 23 km lang, hat südliche Richtung, überschreitet hinter Neuberun die Weichsel, welche auch hier die Grenze gegen Oesterreich bildet, und mündet auf Bahnhof Oswiecim gleichfalls in die Linie Krakau-Trzebinia-Wien der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn sowie in die Linie Oswiecim-Podgorze (vor Krakau) der Galizischen Transversalbahn, welch Letztere in Betrieb der österreichischen Staatsbahnverwaltung steht. Die Strecke Myslowitz-Oswiecim ist eingleisig hergestellt und hat eine Maximalsteigung von 1 : 100.

II. Breslau-Kreuzburg-Lublinitz-Tarnowitz-Beuthen-Schoppinitz ist 211 km lang. Sie beginnt in Breslau auf dem Oderthorbahnhofe, steht rückwärts aber durch die Verbindungsbahn nach Mochbern (jenseits Breslau) auf dieser Station mit der Strecke Liegnitz-Breslau des Directionsbezirks Berlin und weiterhin durch die Anschlussstrecke Mochbern-Schmiedefeld mit der Strecke Breslau-Glogau, sowie ferner durch eine Verbindungscurve mit der Linie Breslau-Posen in Verbindung. In der erstgenannten Verbindungsbahn überschreitet sie die Oder, entsendet dann selbst bei Hundsfeld eine Zweigbahn nördlich nach Trebnitz, in Oels gleichfalls nördlich die Linie nach Jarotschin, und ausserdem geht hier nordöstlich die Breslau-Warschauer Privatbahn (Oels-Wilhelmsbrück) ab. Während sie bis Oels nordöstliche Richtung hat, verfolgt sie nun bis zu ihrem Endpunkt vorherrschend südöstliche Richtung, entsendet bei Namslau eine Zweigbahn südlich nach Oppeln, überbrückt bei Kreuzburg die Stober und entsendet hier gleichfalls südlich eine Zweigbahn nach Vossowska, während nordwestlich die Linie nach Posen abgeht. Weiterhin führt sie über Rosenberg und Lublinitz, von wo aus eine Zweigbahn nordöstlich nach Herby im Bau befindlich ist, überschreitet später die Malapane und trifft dann auf die Station Tarnowitz. Hier fällt von Nordwesten her die unter I d. be-

handelte Zweigbahn von Oppeln ein, und andererseits geht hier eine solche südwestlich über Beuthen nach Morgenroth ab, während die Hauptbahn südöstlich über Naklo nach Beuthen und weiter nach Schoppinitz führt, wo sie in die unter I. behandelte Linie Breslau-Oppeln-Schoppinitz einfällt und wie diese Fortsetzung an die russische Grenze gegen Warschau, an die österreichische Grenze über Myslowitz gegen Krakau sowie nach Oswiecim, und von Schoppinitz direct nach Dzieditz findet. Die Theilstrecken Breslau-Namslau und Tarnowitz-Beuthen sind doppelgleisig, und auf Namslau-Kreuzburg ist das zweite Gleis in der Ausführung begriffen, während Kreuzburg-Lublinitz-Tarnowitz und Beuthen-Schoppinitz nur ein Gleis haben. Die Maximalsteigung beträgt auf Breslau-Oels 1 : 75, auf Oels-Kreuzburg 1 : 150, auf Kreuzburg-Tarnowitz 1 : 200 und auf Tarnowitz-Schoppinitz 1 : 110.

Von dieser Linie gehen folgende Zweigbahnen aus:

a. Hundsfeld-Trebnitz ist 20 km lang, hat nördliche Richtung und findet in Trebnitz ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 70 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Oels-Jarotschin ist 95 km lang und hat durchweg nördliche Richtung. Hinter Militsch überbrückt sie die Bartsch, kreuzt bei Krotoschin die Linie Lissa-Ostrowo und findet in Jarotschin Fortsetzung einerseits nach Posen und andererseits in den zum Directionsbezirk Bromberg gehörigen Linien nach Gnesen und Thorn. Sie ist nur eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 150.

c. Namslau-Oppeln ist 57 km lang, hat südöstliche Richtung, überschreitet die Stober sowie später die Malapane und mündet in den Eisenbahnknotenpunkt Oppeln. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 100.

d. Kreuzburg-Vossowska ist 37 km lang, hat südöstliche Richtung und mündet bei Vossowska in die bereits behandelte Linie Oppeln-Tarnowitz. Sie ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 150.

e. Tarnowitz-Beuthen-Morgenroth ist 22 km lang, führt in südlicher Richtung westlich von der hier behandelten Hauptbahnstrecke über Karf nach Beuthen und dann weiter südlich bis Morgenroth, Station der unter I. behandelten Schoppinitzer Linie. Sie ist als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 52.

III. Breslau-Mittelwalde-österreichische Grenze ist 136 km lang. Sie beginnt auf dem Centralbahnhofe Breslau, läuft zunächst parallel der unter I. behandelten Bahn, wendet sich dann scharf nach Süden, entsendet bei Strehlen eine Zweigbahn westlich nach Nimptsch, und andererseits wird dort demnächst von Osten her eine solche von Grottkau einfallen. Bald darauf überschreitet sie die Ohlau, nimmt bei Münsterberg südwestliche Richtung an und trifft dann auf den Eisenbahnknotenpunkt Camenz i. Schl., auf welchem von Nordwesten die zum Directionsbezirk Berlin gehörige Linie Liegnitz-Camenz einfällt, während südöstlich die Bahn über Neisse nach Kosel und Ratibor abgeht. Bald hinter Camenz tritt sie in das Glatzer Gebirgsland, in welchem sie bis zu ihrem Endpunkte verbleibt. Sie benutzt hierbei das Thal der Glatzer Neisse, welche sie zunächst vor Wartha überbrückt, wodurch sie das rechte Ufer des Flusses gewinnt. Sie trifft nun auf den Knotenpunkt Glatz, auf

welchen von Nordwesten her die zum Directionsbezirk Berlin gehörige Gebirgsbahn einfällt, und von wo aus eine Zweigbahn südwestlich nach Rückers im Bau ist. Weiterhin führt die Hauptbahn über Habelschwerdt und Mittelwalde und erreicht bald darauf die österreichische Grenze, von wo aus sie in der „Oesterreichischen Nordwestbahn" Fortsetzung bis Wien findet. Die Eigenthumsgrenze deckt sich mit der politischen Landesgrenze, der preussische Staatsbahnbetrieb reicht aber nur bis Mittelwalde, indem die Grenzstrecke an die Oesterreichische Nordwestbahn verpachtet ist. Die Bahn ist durchweg eingleisig. Das Steigungsmaximum beträgt auf Breslau-Strehlen 1 : 200 und auf dem übrigen Theil 1 : 100.

Von dieser Linie geht nur eine Zweigbahn aus:

a. Strehlen-Nimptsch ist 3 km lang, hat zunächst westliche und dann südliche Richtung und findet in Nimptsch gegenwärtig ihren Endpunkt, doch ist die Fortsetzung bis Station Gnadenfrei (an der schlesischen Gebirgsbahn) bereits im Bau. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 80 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

IV. Camenz-Deutsch Rasselwitz-Kosel und Ratibor ist in der gemeinschaftlichen Strecke Camenz-Deutsch Rasselwitz 79 km, auf Rasselwitz-Kosel 34 km und auf Rasselwitz-Ratibor 53 km lang. Sie bildet von Camenz aus die directe Fortsetzung der Linie Liegnitz-Camenz, begleitet bei östlicher Richtung bis Neisse die Glatzer Neisse auf deren linkem nördlichen Ufer, führt auf dieser Strecke über Ottmachau, von wo aus eine Zweigbahn südwestlich an die österreichische Grenze bei Lindewiese in der Ausführung begriffen ist, wendet sich bei dem schon mehrfach erwähnten Knotenpunkt Neisse nach Süden, überschreitet hierbei wiederum den Fluss und trifft auf die Station Deutsch Wette. Von hier entsendet sie südlich eine Zweigbahn nach Ziegenhals, und ausserdem ist von hier aus eine solche südwestlich nach Gr. Kunzendorf im Bau. Die hier zu behandelnde Hauptlinie wendet sich nun wieder nach Osten, führt über Neustadt i. Oberschl. und gabelt sich dann in Rasselwitz in die Linien nach Kosel und nach Ratibor.

Die Erstere behält die östliche Richtung bei, überschreitet bei Ober-Glogau die Hotzenplotz sowie später bei der Stadt Kosel die Oder und mündet bei der Station Kosel/Kandrzin in die unter I. behandelte Hauptlinie, welche sich hier in die Linien nach Oderberg und nach Schoppinitz gabelt. Von Stadt Kosel ist eine Zweigbahn südlich nach Poln. Neukirch zur Ausführung befohlen.

Die Ratiborer Linie verfolgt zunächst südliche Richtung, überschreitet bereits bei Rasselwitz die Hotzenplotz, entsendet bei Leobschütz eine Zweigbahn südwestlich nach Jägerndorf in Oesterr. Schlesien, nimmt nun südöstliche Richtung an und mündet nach weiteren 38 km in die Station Ratibor der unter I. behandelten Kosel-Oderberger Linie.

Die Bahn ist in ihren sämmtlichen Theilen als Vollbahn gebaut und gegenwärtig noch eingleisig, doch ist auf der Strecke Neisse - D. Wette - Neustadt das zweite Gleis in der Ausführung begriffen, andererseits aber wird die Theilstrecke Rasselwitz-Leobschütz secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Auf den nördlichen Ausläufern der Sudeten gelegen, hat sie auf sämmtlichen Theilstrecken wiederholt Steigungen bis 1 : 100.

Von dieser Linie gehen folgende Zweigbahnen aus:

a. Deutsch Wette - Ziegenhals - österreichische Grenze ist 17 km lang, hat südliche Richtung und findet auf der Grenze bei Hennersdorf in der Mährisch-Schlesischen Centralbahn Fortsetzung nach Jägerndorf und weiter nach Troppau. Die Eigenthumsgrenze deckt sich mit der politischen Landesgrenze, der Betriebswechsel liegt aber auf der Station Ziegenhals, indem die Grenzstrecke an die Mährisch-Schlesische Centralbahn verpachtet ist. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 100. Andererseits mündet in Ziegenhals von Südwesten her die auch innerhalb Preussens im Eigenthum der „Oesterreichischen Lokaleisenbahngesellschaft“ und im Betrieb der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen stehende Linie Hannsdorf-Freiwaldau-Ziegenhals.

b. Leobschütz - österreichische Grenze vor Jägerndorf ist 15 km lang, hat südwestliche Richtung und findet auf der Grenze in der Mährisch-Schlesischen Centralbahn Fortsetzung einerseits nach Olmütz und andererseits nach Troppau. Die Eigenthumsgrenze deckt sich mit der politischen Landesgrenze, doch steht die österreichische Anschlussstrecke bis Jägerndorf pachtweise im Betriebe der preussischen Staatsbahnverwaltung. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100.

V. Kreuzburg-Posen ist 201 km lang, lehnt sich in Kreuzburg an die Linien von Tarnowitz und von Vossowska an und führt bei nordwestlicher Hauptrichtung zunächst nach Kempen, schneidet hier die Breslau-Warschauer Privatbahn, geht über Ostrowo, wo von Westen her eine Zweigbahn von Lissa einfällt, und trifft dann auf den Eisenbahnknotenpunkt Jarotschin, in welchen wiederum westlich eine Zweigbahn von Lissa und von Süden her die unter II b. behandelte Linie von Oels einmündet, während nördlich die Fortsetzung der Letzteren nach Gnesen abgeht. Die hier zu behandelnde Posener Linie überschreitet dann bei Falkstädt die Warthe, führt weiter über Schroda, geht bei Louisenhain zum zweiten Mal über die Warthe und mündet bald darauf in den Eisenbahnknotenpunkt Posen. Die Bahn ist gegenwärtig durchweg noch eingleisig, doch ist auf der Theilstrecke Kempen-Ostrowo das zweite Gleis im Bau. Die Maximalsteigung beträgt auf Kreuzburg-Kempen-Ostrowo 1 : 150, auf Ostrowo-Jarotschin 1 : 100 und auf Jarotschin-Posen wieder 1 : 150.

VI. Breslau-Posen-Stargard ist in der Linie Breslau - Posen 169 km und in der nur in Staatsverwaltung und Betrieb stehenden Strecke Posen-Stargard 172 km, im Ganzen also 341 km lang. Von Breslau bis Posen hat sie vorherrschend nördliche, von da ab jedoch nordwestliche Richtung. Sie beginnt in Breslau auf dem Centralbahnhofe, überschreitet ausserhalb der Stadt die Oder, führt über Schebitz und Gellendorf, entsendet bei Trachenberg eine Zweigbahn westlich nach Herrnstadt, geht über die Bartsch, führt über Rawitsch, entsendet bei Bojanowo eine Zweigbahn südwestlich nach Guhrau und trifft dann auf den Eisenbahnknotenpunkt Lissa. Hier geht südwestlich die weiter unten behandelte Linie über Glogau nach Hansdorf ab, während östlich die Zweigbahnen über Kankel nach Ostrowo und nach Jarotschin ausstrahlen. Die Posener Linie führt nun weiter über Kosten, entsendet dann bei Czempin eine Zweigbahn östlich nach Schrimm, tritt später an das linke Wartheufer und läuft in den Eisenbahnknotenpunkt Posen ein. In diesen mündet ferner von Westen die Linie von Frankfurt a. O. und von Südosten die bereits be-

handelte Linie von Kreuzburg, während östlich eine Linie nach Wreschen, nordöstlich die Linie über Gnesen nach Thorn und nördlich die Bahn über Schneidemühl und Neustettin bis an die Ostsee ausstrahlen. Die hier zu behandelnde Hauptbahn wendet sich nun nach Nordwesten, nimmt bei Rokietnice von Westen her die zum Directionsbezirk Berlin gehörige Linie von Meseritz auf, überschreitet bei Wronke die Warthe, führt über Dratzig, von wo aus eine Zweigbahn östlich nach Rogasen zur Ausführung befohlen ist, überbrückt bei Kreuz die Netze und Drage und schneidet hier die Linie Berlin-Schneidemühl-Königsberg. Weiterhin führt sie über Woldenberg und über Arnswalde, von welch letzterer Station aus eine Zweigbahn östlich nach Callies zur Bauausführung befohlen ist, und mündet bei Stargard in die zum Directionsbezirk Bromberg gehörige Linie Stettin-Cöslin. Ausserdem geht hier südwestlich die Stargard-Küstriner Privatbahn ab. Auf der Theilstrecke Schebitz-Gellendorf bald hinter Breslau ist die Bahn doppelgleisig, auf allen übrigen Strecken aber nur eingleisig. Die Maximalsteigung beträgt auf Breslau-Lissa 1 : 100, auf Lissa-Posen-Kreuz 1 : 200 und auf Kreuz-Stargard 1 : 190.

Von dieser Bahn und zwar von der Strecke Breslau-Posen gehen folgende Zweigbahnen aus:

a. Trachenberg-Herrnstadt ist 24 km lang, hat zuerst westliche und dann nordwestliche Richtung und findet in Herrnstadt ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Bojanowo-Guhrau ist 15 km lang, hat südwestliche Richtung und findet in Guhrau ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 80 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

c. Lissa-Ostrowo ist 97 km lang, führt zunächst in östlicher Richtung bis Kankel, von wo die Jarotschiner Linie abzweigt, während die nach Ostrowo sich nun nach Südosten wendet und diese Richtung bis Punitz beibehält. Von hier aus verfolgt sie östliche Richtung, kreuzt bei Krotoschin die unter II b. behandelte Linie Oels-Jarotschin und mündet bei Ostrowo in die unter V. behandelte Linie Kreuzburg-Posen. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat auf der Theilstrecke Lissa-Krotoschin eine Maximalsteigung von 1 : 100, auf Krotoschin-Ostrowo aber eine solche von 1 : 80.

d. Lissa-Jarotschin benutzt bis Kankel die Gleiseanlagen der vorigen Linie und ist von da aus bis Jarotschin 59 km lang; sie hat durchweg nordöstliche Richtung, führt über Gostyn und mündet in den Eisenbahnknotenpunkt Jarotschin. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 80 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

e. Czempin-Schrimm ist 20 km lang und führt in südöstlicher Richtung bis Schrimm an der Warthe. Sie ist als normalspurige Secundärbahn ausgeführt, benutzt auf 11 km öffentliche Strassen, und zwar ist sie bis jetzt die einzige Linie dieses Directionsbezirks, welche nicht durchweg eigenes Planum hat. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 80 und die Fahrgeschwindigkeit auf der Strecke mit eigenem Planum 2 Minuten pro 1 km, auf der öffentlichen Strasse aber 3 Minuten pro 1 km.

VII. Lissa-Hansdorf ist 116 km lang. Sie führt von Lissa aus in südwestlicher Richtung über Fraustadt, überschreitet unter den Kanonen der Festung Glogau die Oder, schneidet hier gleichzeitig die folgende Hauptbahn

Breslau - Stettin, kreuzt in Waltersdorf die im Bau befindliche Linie Neusalz-Reisicht, überbrückt den Bober und trifft auf die Station Sagan, wo sie die Linie Breslau-Berlin des Directionsbezirks Berlin schneidet, und wo andererseits nordwestlich die zum Directionsbezirk Erfurt gehörige Linie Sagan - Sorau-Cottbus - Halle abgeht. Die hier zu behandelnde Bahn wendet sich nun scharf nach Südwesten und mündet auf Station Hansdorf in die alte Strecke Sommerfeld-Kohlfurt des Directionsbezirks Berlin. Sie ist durchweg eingleisig und hat auf beiden Theilstrecken Lissa - Glogau und Glogau - Hansdorf eine Maximalsteigung von 1 : 120. — Zweigbahnen gehen von derselben nicht aus.

VIII. Breslau - Raudten - Rothenburg - Küstrin - Stettin (Podejuch) ist 345 km lang und hat vorherrschend nordwestliche Richtung. Sie beginnt in Breslau auf dem Freiburger Bahnhofe, steht auf Station Schmiedefeld rückwärts mit der bereits genannten Uebergangsstation Mochbern und durch diese mit dem Centralbahnhofe, mit dem Märkischen Bahnhofe und mit dem Oderthorbahnhofe in Breslau in Verbindung, überschreitet bei Dyhernfurth die Oder zum ersten Mal, bei Steinau zum zweiten Mal, nimmt bei Raudten von Süden her die zum Directionsbezirk Berlin gehörige Linie von Camenz und Liegnitz auf, schneidet bei Glogau die unter VII. behandelte Bahn Lissa-Hansdorf, entsendet bei Neusalz eine Zweigbahn südwestlich nach Freystadt, schneidet bei Rothenburg die Linie Guben-Bentschen-Posen, überschreitet bald darauf die Oder zum dritten Mal, kreuzt bei Reppen die Linie Frankfurt-Bentschen-Posen, sowie bei Küstrin die Linie Berlin-Schneidemühl, und ausserdem geht hier nördlich die Stargard-Küstriner Privatbahn ab. Weiterhin bei Jädickendorf wird demnächst eine Zweigbahn südwestlich von Wriezen einfallen. Dann führt sie über Königsberg i. N. und Greifenhagen und geht bei Podejuch (vor Stettin) in die zum Directionsbezirk Berlin gehörige Verbindungsbahn nach Stettin über. Sie ist durchweg eingleisig und hat auf der Theilstrecke Breslau - Raudten ein Steigungsmaximum von 1 : 100, auf Raudten - Glogau 1 : 96, auf Glogau-Rothenburg wiederum 1 : 100 und von da bis Podejuch wiederholt ein solches von 1 : 125.

An Zweigbahnen ist nur eine zu verzeichnen:

a. Neusalz-Freystadt ist 10 km lang, hat südwestliche Richtung und bildet die Anfangsstrecke der im Bau befindlichen Linie Neusalz - Sagan mit Zweig von Freystadt nach Reisicht. Sie ist als Secundärbahn gebaut, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 70.

IX. Summarisch sind noch die Verbindungsstrecken bei Breslau sowie die nur dem Güterverkehr dienenden Linien nach der Zuckerfabrik Rosenthal bei Breslau, nach der Kohlengrube Hermania bei Reppen und die zahlreichen Anschlussbahnen nach den Gruben- und Hüttenetablissements im oberschlesischen Revier mit zusammen rund 60 km und ausserdem besonders noch die $0,_{23}$ km lange schmalspurige ($0,_{600}$ m Spurweite) Rollbahn von der Güterhaltestelle Louisenhain bei Posen nach der Ladestelle an der Warthe anzuführen und betreffs der Letzteren zu bemerken, dass dies die einzige Schmalspurbahn in preussischem Staatsbetrieb ist.

Die Oder wird, wie hier noch einmal zusammengefasst sein mag, in den Linien des Directionsbezirks 11 mal mittelst fester Brücken überschritten und zwar bei Oderberg, Annaberg, Radibor, Kosel, Oppeln, Breslau (zwei Mal), Dyhernfurth, Steinau, Glogau und Rothenburg. Tunnels sind drei Stück mit einer Gesammtlänge von $1^1/_2$ km vorhanden.

Wie bei den einzelnen Linien bereits angegeben, sind die Grenzstrecken von Ziegenhals bis an die österreichische Grenze vor Hennersdorf mit 11,22 km, sowie von Mittelwalde bis zur österreichischen Grenze vor Wichstadtl/Lichtenau mit 6,12 km seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung verpachtet, dagegen die Grenzstrecken von der österreichischen Grenze bis Oderberg mit 3,74 km und bis Jägerndorf mit 3,35 km seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung angepachtet, ferner die Stargard-Posener Privatbahn mit 172,31 km seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung für eigene Rechnung in Verwaltung und Betrieb, sowie endlich auf dem österreichischen Bahnhofe Dzieditz eine Strecke von 0,29 km in Mitbenutzung genommen, und es ergiebt sich somit gegenüber der Eigenthumslänge (ausschliesslich der in besonderem Artikel behandelten „Oberschlesischen Schmalspurbahnen") von 2759,56 km eine Betriebslänge von 2921,91 km.

Nach Vorstehendem ergeben sich für die Linien des Directionsbezirks Breslau 33 Anschlüsse an die Bahnnetze anderer Verwaltungen, nämlich: 1 Anschluss an das russische Bahnnetz: auf der Grenze hinter Schoppinitz gegen Sosnowice; 9 Anschlüsse an das österreichische Bahnnetz und zwar: 4 Anschlüsse an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn: auf der Grenze hinter Myslowitz gegen Szczakowa, in Oswiecim und Dzieditz selbst, sowie auf der Grenze hinter Annaberg gegen Oderberg; 1 Anschluss an die Galizische Transversalbahn: gleichfalls in Oswiecim; 2 Anschlüsse an die Mährisch-Schlesische Centralbahn: auf der Grenze hinter Leobschütz gegen Jägerndorf sowie hinter Ziegenhals gegen Hennersdorf; 1 Anschluss an die Oesterreichische Lokalbahn Ziegenhals-Hannsdorf: in Ziegenhals selbst und 1 Anschluss an die Oesterreichische Nordwestbahn: auf der Grenze hinter Mittelwalde gegen Wichstadtl/Lichtenau; 13 Anschlüsse an den Directionsbezirk Berlin: in Glatz, in Camenz, in Breslau (doppelt gegen Königszelt und gegen Liegnitz), in Mochbern, in Raudten, in Sagan, in Hansdorf, in Rothenburg, in Reppen, in Küstrin (gegen Frankfurt a.O.), in Podejuch (bei Stettin), in Posen (gegen Bentschen) und in Rokietnice; 1 Anschluss an den Directionsbezirk Erfurt: in Sagan (gegen Sorau); 5 Anschlüsse an den Directionsbezirk Bromberg: in Küstrin, in Stargard, in Kreuz, in Posen und in Jarotschin; 2 Anschlüsse an die Stargard-Küstriner Privatbahn: in Küstrin und in Stargard, sowie 2 Anschlüsse an die Breslau-Warschauer Privatbahn: in Oels und in Kempen.

Betreffs der Verkehrsverhältnisse beherrschen die Linien des Directionsbezirks vor Allem den gewaltigen Verkehr aus dem oberschlesischen Kohlen- und Hüttenrevier nach allen Richtungen concurrenzlos, ferner den schlesisch-polnischen Verkehr, den Verkehr zwischen Norddeutschland und Oesterreich-Ungarn, Letzteren allerdings in Concurrenz mit der Bodenbacher und Tetschener Route, den Verkehr zwischen Schlesien und den Provinzen Posen, Ost- und Westpreussen sowie dem östlichen Theil von Pommern und endlich in Concurrenz mit den Linien des Directionsbezirks Berlin den Verkehr zwischen Schlesien und der Provinz Brandenburg sowie dem westlichen Pommern und dem nordwestlichen Deutschland.

Directionsbezirk Bromberg.

Derselbe umfasst den nordöstlichen Theil des preussischen Staatsgebiets, für welchen sich bei den weiten, von der Natur fast nur auf Land- und Forstwirthschaft angewiesenen Flächen mit wenigen grossen Wohnplätzen das Privat-

capital zur Anlage von Eisenbahnen zuerst überhaupt nicht bereit zeigte und später auch nur vereinzelte Linien entstehen machte. So war dem Staat von Anfang an hier das Hauptfeld zu eigener Eisenbahnbauthätigkeit gegeben. Das Bahnnetz, welches jetzt auch diesen Landestheil in zahlreichen Linien überspannt, ist hier aus der Stammstrecke der königlich preussischen Ostbahn Kreuz-Bromberg - Dirschau - Königsberg hervorgegangen. Für diese mit Allerhöchstem Erlass vom 14. Juni 1848 zur Bauausführung befohlene Linie wurde eine besondere Direction, die „Königliche Direction der Ostbahn", mit Sitz in Bromberg errichtet. Derselben wurden vorübergehend die vom Staat in Verwaltung und Betrieb genommene Stargard-Posener Privatbahn mit unterstellt, dauernd aber 1875 die vom Staat schon während der Bauausführung gekaufte „Pommersche Centralbahn" (Wangerin - Konitz), 1878 auf Grund der übernommenen Zinsgarantie die von der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft hergestellten „Hinterpommerschen Bahnen" Stargard - Cöslin - Danzig mit Zweig nach Colberg, 1884 die staatsseitig gekaufte Tilsit-Insterburger Eisenbahn sowie 1885 die Linie Posen - Inowrazlaw - Thorn nebst Zweigen von Inowrazlaw nach Bromberg und nach Montwy der ehemaligen „Oberschlesischen Eisenbahn" und 1888 die nördliche Theilstrecke Gnesen - Jarotschin der ehemaligen Oels-Gnesener Privatbahn unter Abzweigung vom Directionsbezirk Breslau einverleibt. Alle anderen Linien sind vom Staat selbst gebaut, von diesen ist neuerer Zeit aber die Theilstrecke Küstrin - Frankfurt a. O. hier abgezweigt und der Direction Berlin unterstellt worden. Mittelst Allerhöchsten Erlasses vom 21. Oktober 1880 war inzwischen die vorgenannte Firma der Direction in „Königliche Eisenbahndirection zu Bromberg" umgeändert worden.

Nach dem Stande vom 1. April 1889 umfasste der Directionsbezirk einschliesslich der für Rechnung des Bergwerksfiscus hergestellten Zweigbahn Fredersdorf-Rüdersdorf bei Berlin 4039,18 km dem Staat zu Eigenthum gehörige Linien, und es ist diese Zahl der Berechnung auf Seite 185 zu Grunde gelegt. Diese Linien liegen sämmtlich innerhalb des preussischen Staatsgebiets.

Seitdem sind noch die neuerdings vom Staat hergestellten Linien Königsberg-Labiau mit 50,30 km und Wongrowitz - Inowrazlaw mit 77,51 km sowie die vom Directionsbezirk Berlin abgezweigte 32,62 km lange Linie Stargard - Stettin hinzugetreten. Per August 1890 beträgt somit die Eigenthumslänge 4199,61 km.

Der Directionsbezirk ist gegenwärtig in 10 Betriebsämter eingetheilt, welche ihren Sitz in Berlin, Stettin, Stolp, Schneidemühl, Posen, Danzig, Bromberg, Thorn, Königsberg i. Pr. und Allenstein haben.

In orographischer Beziehung gehört der ganze Directionsbezirk zum norddeutschen Tieflande; dasselbe wird jedoch in Richtung von Osten nach Westen von dem baltischen Landrücken durchzogen, welcher in den hier zur Sprache kommenden Theilen auch speciell preussische und pommersche Seenplatte genannt wird. Hydrographisch gehören hierher die Memel, der Pregel mit seinen Quellflüssen Inster, Pissa, Angerap und mit dem linksseitigen Nebenfluss Alle, der Küstenfluss Passarge, der Elbing als Abfluss des Drausensees, die Weichsel mit den rechtsseitigen Nebenflüssen Drewenz und Ossa sowie mit den linksseitigen Brahe, Schwarzwasser, Ferse und Radaune, die Küstenflüsse Leba, Lupow, Stolpe, Wipper, Grabow, Persante, Rega und ferner die Oder in ihrem unteren Lauf von Küstrin bis Stettin mit ihrem rechtsseitigen Nebenfluss Warthe und deren Zuflüssen Weina, Netze, Brahe, Küddow, Pilow und Drage. Ausserdem sind zahlreiche Seen vorhanden, von denen der Spirding-, Löwentin- und Mauersee, der Drewenz-, Geserich- und Drausensee rechts der Weichsel zu

nennen sind; die links der Letzteren gelegenen sind unbedeutender. Von Canälen gehören der Friedrich-Wilhelmscanal bei Memel, der grosse Friedrichsgraben und der Seckenburger Canal zwischen den Flüssen Memel und Pregel, der Elbing-Oberländische Canal zwischen Drewenz- und Drausensee sowie der Bromberger Canal zwischen der Brahe und Netze hierher.

In dem Netz des Directionsbezirks markiren sich in der Richtung von Westen nach Osten drei grosse parallele Linien und zwar: Berlin - Schneidemühl - Königsberg - Eydtkuhnen, Stettin - Cöslin - Danzig und Posen - Allenstein-Insterburg sowie eine vierte in der Richtung von Süden nach Norden Posen-Schneidemühl-Stolpmünde, zu welchen die übrigen als Zweigbahnen erscheinen.

I. Berlin-Schneidemühl-Königsberg-Eydtkuhnen ist 742 km lang Dieselbe beginnt in Berlin auf dem Schlesischen Bahnhofe in directem Anschluss an die Berliner Stadtbahn, hat aber für den Güterverkehr einen besonderen, den Ostbahnhof. Sie führt über Lichtenberg/Friedrichsfelde, wo demnächst eine Bahn nordöstlich von Wriezen einfallen wird, entsendet dann bei Fredersdorf eine Zweigbahn südlich nach Rüdersdorf, schneidet bei Werbig die zum Directionsbezirk Berlin gehörige Linie Frankfurt a. O. - Stralsund und überschreitet bei Küstrin Oder und Warthe. Hier kreuzt sie die Linie Breslau-Reppen-Stettin des Directionsbezirks Breslau, und ausserdem strahlen von Küstrin südwestlich die zum Directionsbezirk Berlin gehörige Linie Küstrin-Frankfurt a. O. und nordöstlich die Stargard-Küstriner Privatbahn aus. Die hier zu behandelnde Bahn begleitet nun bis hinter Landsberg die Warthe und dann deren Nebenfluss Netze, Beide auf dem rechten Ufer, schneidet bei Kreuz die Stargard-Posener Eisenbahn, geht hier gleichzeitig über die Drage, verlässt bei Filehne die Netze und trifft, die Küddow überschreitend, auf den Eisenbahnknotenpunkt Schneidemühl. Hier kreuzt sie die unter IV. zu behandelnde Linie Posen - Stolpmünde, entsendet nordwestlich eine Zweigbahn nach Callies und südöstlich eine Linie über Bromberg nach Thorn. Nach weiteren 83 km schneidet sie bei Konitz die Linie Ruhnow-Laskowitz, überbrückt später die Brahe, bei Preuss. Stargard die Ferse und trifft auf den Eisenbahnknotenpunkt Dirschau. Hier entsendet sie nördlich eine Zweigbahn nach Danzig und Neufahrwasser, und andererseits fällt von Süden her eine Linie von Bromberg ein. Direct hinter der Station Dirschau überschreitet sie auf fester Brücke die Weichsel, entsendet dann bei Simonsdorf nordöstlich eine Zweigbahn nach Tiegenhof und geht bei Marienburg gleichfalls auf fester Brücke über die östliche Weichselmündung Nogat. Bei dieser Station fällt von Süden her die Linie von Thorn ein, andererseits geht südöstlich die Marienburg-Mlawkaer Privatbahn aus, und endlich ist nach hier von Südosten her eine Staatsbahnlinie von Osterode - Miswalde im Bau. Die in Rede stehende Hauptbahn trifft nach weiteren 29 km auf Elbing, überschreitet hier den Elbingfluss und dann bei Braunsberg die Passarge, tritt nun hart an die Küste des Frischen Haff und verbleibt an dieser bis Königsberg. Auf der Strecke Elbing-Königsberg fallen von Süden her vier Zweigbahnen ein, bei Elbing die augenblicklich noch im Bau befindliche von Miswalde, bei Güldenboden die Linie von Allenstein-Mohrungen, bei Braunsberg die von Allenstein-Mehlsack und bei Kobbelbude ein Zweig aus dieser von Mehlsack her. — Von Königsberg aus entsendet die Hauptbahn nordöstlich eine Zweigbahn nach Labiau, und andererseits strahlen hier die beiden Linien der „Ostpreussischen Südbahn“ westlich nach Pillau und südöstlich nach Prostken, sowie die Königsberg-Cranzer Privatbahn nach Norden aus. Nun verlässt die Eydtkuhner Hauptlinie ihre bisherige nordöstliche Richtung und verfolgt bis zu ihrem Endpunkt eine scharf östliche. Bis Insterburg be-

gleitet sie den Pregelfluss auf dessen linkem südlichen Ufer, überschreitet inzwischen bei Wehlau die Alle, entsendet bei Insterburg eine Zweigbahn nördlich nach Memel, während von Süden her die unter III. zu behandelnde Linie Posen-Thorn-Allenstein-Insterburg und eine Zweigbahn von Lyck einfallen. Weiterhin führt sie über Gumbinnen, entsendet bei Stallupönen eine augenblicklich noch im Bau befindliche Zweigbahn nördlich nach Tilsit, erreicht bei Eydtkuhnen die russische Grenze und findet von hier Fortsetzung in der „Grossen Russischen Eisenbahn" nach St. Petersburg. Die Grenze liegt unmittelbar hinter Eydtkuhnen, so dass diese Station directe Grenzstation ist, indes werden die preussischen Züge bis zur russischen Station Wirballen und die russischen Züge bis Eydtkuhnen durchgeführt, weshalb die Strecke zwischen diesen beiden Stationen mit einem Gleise deutscher Normalspur und mit einem Gleise der breiteren russischen Spur ($1_{,524}$ m) ausgerüstet ist. Die Bahn ist in ihrer ganzen Länge doppelgleisig, und die Maximalsteigungen betragen auf Berlin-Küstrin-Kreuz 1 : 150, auf Kreuz-Schneidemühl 1 : 197, auf Schneidemühl-Konitz-Dirschau 1 : 200, auf Dirschau-Elbing 1 : 250, auf Elbing-Braunsberg 1 : 150, auf Braunsberg-Königsberg 1 : 200, auf Königsberg-Insterburg 1 : 197 und auf Insterburg-Eydtkuhnen 1 : 180.

Zu dieser Hauptbahn erscheinen als unmittelbare bezw. mittelbare Zweigbahnen:

a. Fredersdorf-Rüdersdorf ist 5 km lang und führt in südöstlicher Richtung bis zu dem seiner Steinbrüche wegen bekannten Rüdersdorf. Die Bahn ist als Vollbahn eingleisig gebaut, wird gegenwärtig aber als Secundärbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 210. Dieselbe wird in den statistischen Berichten, weil nicht dem Eisenbahn-, sondern dem Bergwerksfiscus gehörend, als Pachtbahn geführt.

b. Schneidemühl-Callies ist 68 km lang, hat vorwiegend westliche Richtung, führt über Deutsch Krone und findet gegenwärtig in Callies ihren Endpunkt, jedoch ist 1890 die Fortsetzung westlich nach Wulkow bei Stargard und südwestlich nach Arnswalde zur Ausführung befohlen. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 61 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

c. Schneidemühl-Thorn-russische Grenze ist 152 km lang und hat bis Bromberg östliche, von da ab jedoch bis zur Grenze südöstliche Richtung. Sie begleitet die Netze auf deren rechtem nördlichen Ufer bis Nakel, wo sie südlich die Linie von Gnesen aufnimmt, und von hier aus den Bromberger Canal bis Bromberg. In diesen Knotenpunkt fällt von Südosten eine Zweigbahn von Inowrazlaw ein, nordöstlich geht diejenige nach Dirschau ab und südwestlich ist eine solche nach Znin in der Bauausführung begriffen. Bei Bromberg überbrückt sie die Brahe, begleitet dieselbe auf dem nördlichen Ufer, entsendet eine Zweigbahn nordöstlich nach Fordon, geht zum zweiten Mal über die Brahe, tritt nun an das Weichselufer und verbleibt bis zu ihrem Endpunkt nahe dem Strom. Bei Thorn schneidet sie die Linie Posen-Allenstein-Insterburg und andererseits geht hier nördlich eine Linie über Graudenz nach Marienburg ab. Bald darauf, hinter Ottlotschin, erreicht sie die russische Grenze und findet in der Warschau-Bromberger Bahn Fortsetzung über Skierniewice nach Warschau, wobei zu bemerken, dass diese in deutscher Normalspur hergestellt ist. Die Eigenthumsgrenze deckt sich mit der politischen Landesgrenze, ein eigentliches Pachtverhältniss betreffs der Grenzstrecken besteht jedoch nicht, der Zugwechsel aber findet auf der russischen Grenzstation Alexandrowo statt. Von Schneidemühl bis

Bromberg, welche Strecke einen Theil der alten durchgehenden Ostbahnlinie bildet, ist die Bahn doppelgleisig, der übrige Theil aber nur eingleisig. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 200.

c 1. Bromberg-Dirschau ist 127 km lang, hat nordöstliche Richtung, entsendet bei Terespol, woselbst sie das Schwarzwasser überbrückt, eine Zweigbahn östlich nach Schwetz, schneidet bei Laskowitz die Linie Stettin-Soldau, überschreitet bei Pelplin die Ferse und mündet in Dirschau in die Königsberger Hauptbahn. Sie führt auf dem linken Ufer der Weichsel in einer Entfernung bis zu 18 km vom Strom, ist von Bromberg bis Laskowitz doppelgleisig, hat von da ab jedoch nur ein Gleis. Die Maximalsteigung beträgt auf Bromberg-Laskowitz 1 : 150 und auf Laskowitz-Dirschau 1 : 180.

c 2. Terespol-Schwetz ist 6 km lang und führt in östlicher Richtung, dem Lauf des Schwarzwassers folgend, nach der hart am linken Weichselufer gelegenen Stadt Schwetz. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 70 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

c 3. Laskowitz-Jablonowo ist 52 km lang und hat südöstliche Richtung. Nach 22 km von Laskowitz aus trifft sie auf das linke Ufer der Weichsel, überschreitet diese auf fester Brücke, schneidet bei der hart auf dem rechten Ufer gelegenen Stadt Graudenz die Linie Thorn-Marienburg und mündet auf Bahnhof Jablonowo in die Linie Posen-Insterburg, findet aber in der als Zweigbahn dieser erscheinenden Linie Jablonowo-Soldau Fortsetzung an die russische Grenze in Richtung auf Warschau. Sie ist gegenwärtig noch eingleisig, doch ist die Legung des zweiten Gleises in Aussicht genommen. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 100.

c 4. Bromberg-Fordon benutzt auf 7 km die Gleiseanlagen der Strecke Bromberg-Thorn und hat vom Trennungspunkte aus noch eine Neubaulänge von 5 km. Sie hat nordöstliche Richtung und endet gegenwärtig bei der hart auf dem linken Weichselufer gelegenen Stadt Fordon. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Ausweislich des Reichsetats pro 1890/91, in welchem für die als strategisch wichtig erscheinende Linie ein Reichszuschuss in Ansatz gekommen ist, soll die Linie Bromberg-Fordon unter Ueberschreitung der Weichsel mittelst fester Brücke nordöstlich über Culmsee bis Schönsee (Station der Strecke Thorn-Jablonowo) verlängert werden; in das preussische Neubaugesetz von 1890 ist diese Linie jedoch noch nicht eingestellt.

d. Dirschau-Danzig-Neufahrwasser ist 42 km lang, hat nordwestliche Richtung, entsendet bei Hohenstein eine Zweigbahn westlich nach Berent, bei Praust eine solche in gleicher Richtung nach Karthaus, trifft auf die Station Danzig, in welche von Nordwesten her die Linie von Stettin-Cöslin einfällt, und führt weiter zu dem Hafenort Neufahrwasser bei Danzig. Bis Danzig ist sie zweigleisig, von da ab jedoch nur eingleisig, und diese Strecke wird auch, obgleich als Vollbahn gebaut, secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Das Steigungsmaximum beträgt auf beiden Theilstrecken 1 : 100.

d 1. Hohenstein-Berent ist 53 km lang, hat südwestliche Richtung und findet in Berent ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 80 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

d 2. Praust-Karthaus ist 41 km lang, passt sich bei nordwestlicher Hauptrichtung dem Lauf der Radaune an, überbrückt diese in ihrem letzten Theil und findet in Karthaus ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 80 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

e. Simonsdorf-Tiegenhof ist 21 km lang, hat nordöstliche Richtung und findet in Tiegenhof ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 600 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

f. Königsberg-Labiau ist 50 km lang und hat nordöstliche Richtung. Sie überschreitet innerhalb der Stadt auf der mit der „Ostpreussischen Südbahnlinie" nach Pillau gemeinschaftlichen Brücke den Pregelstrom, ist über die Königsberg-Cranzer Privatbahn hinweggeführt und findet gegenwärtig in Labiau ihren Endpunkt, doch ist die Vollendung der Bahn bis Tilsit noch für 1890 in Aussicht genommen. Sie ist als normalspurige Secundärbahn hergestellt, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

g. Insterburg-Tilsit-Memel ist 146 km lang, überschreitet bald nach der Abzweigung von der Hauptlinie die Pregel-Quellflüsse Angerap und Inster und führt in nördlicher Richtung zunächst nach Tilsit, woselbst die gegenwärtig noch im Bau befindlichen Linien westlich von Labiau und südwestlich von Stallupönen einfallen. Unmittelbar hinter Tilsit überschreitet sie die Memel, nimmt nun nordwestliche Richtung an, führt über Heydekrug und nähert sich dann der Ostküste des Kurischen Haffs bis auf wenige Kilometer; zwischen diesem und der Bahn läuft der König-Wilhelmscanal. Bei Memel am offenen Meeresstrand erreicht die Bahn gegenwärtig noch ihren Endpunkt, doch ist die nördliche Fortsetzung derselben bis Bajohren hart an der äussersten Nordgrenze gegen Russland in der Ausführung begriffen. Die Bahn ist durchweg eingleisig und hat auf der Theilstrecke Insterburg-Tilsit eine Maximalsteigung von 1 : 200, auf Tilsit-Memel aber eine solche von 1 : 250.

II. Stettin-Stargard-Cöslin-Danzig ist 366 km lang, hat bis Stargard östliche, von da bis Stolp nordöstliche, dann östliche und in ihrem letzten Theil südöstliche Richtung. Sie überschreitet innerhalb der Stadt Stettin die hier in zwei Arme gegabelte Oder, von welchen der westliche den Namen des Stromes selbst führt, während der östliche die Parnitz heisst, entsendet bei der folgenden Station Altdamm nordöstlich die Altdamm-Colberger Privatbahn und trifft dann auf den Eisenbahnknotenpunkt Stargard i. P., in welchen von Südosten her die bei dem Directionsbezirk Breslau behandelte Stargard-Posener Bahn einfällt, und von welchem andererseits südwestlich die Stargard-Küstriner Privatbahn ausgeht. Die Danziger Linie wendet sich nun nach Nordosten und beschreibt behufs Berührung der wichtigeren Städte Hinterpommerns einen weiten Bogen. Sie führt über Wulkow, wohin östlich von Callies aus eine Zweigbahn gebaut wird, entsendet dann bei Ruhnow eine solche östlich über Konitz nach Laskowitz, überschreitet vor und bei Schivelbein die alte und die neue Rega, bei Belgard die Persante und entsendet hier eine Zweigbahn nordwestlich nach Colberg, während südwestlich eine solche von Neustettin einmündet. Weiter hinter Cöslin überbrückt sie den Grabowfluss, kreuzt bei Schlawe die Linie Zollbrück-Rügenwalde, bald darauf bei Stolp die Linie Posen-Stolpmünde, geht bei Schlawe über die Wipper, bei Stolp über die Stolpe und wendet sich nun nach Osten. Bald darauf überbrückt sie den Küstenfluss Lupow, führt über die

Stadt Lauenburg i. P., geht über den Küstenfluss Leba, verlässt hinter Neustadt ihre bisherige Richtung, wendet sich nach Südosten nähert sich immer mehr der Meeresküste (Danziger Bucht), führt über Zoppot und Oliva und läuft auf Station Danzig ein, von wo sie Fortsetzung südlich nach Dirschau (an der unter I. behandelten Hauptbahn) findet. Die Theilstrecke Stettin-Stargard-Ruhnow und die Endstrecke Zoppot-Danzig sind doppelgleisig, der übrige Theil der Bahn aber durchweg eingleisig. Die Maximalsteigung beträgt auf Stettin-Stargard 1 : 320, auf Stargard-Ruhnow 1 : 150, auf Ruhnow-Belgard 1 : 175, auf Belgard-Stolp-Danzig aber wiederholt 1 : 100.

Zu dieser Linie gehören folgende Zweigbahnen:

a. Ruhnow-Konitz-Laskowitz ist 219 km lang und hat bis Neustettin nordöstliche, von dort bis Konitz östliche und von Konitz bis Laskowitz südöstliche Richtung. Bei Dramburg überschreitet sie die Drage, schneidet bei Neustettin die Linie Posen-Stolpmünde, überbrückt bald darauf die Küddow, kreuzt bei Konitz die unter I. behandelte Hauptbahn, geht bei Tuchel über die Brahe, in ihrem letzten Theil noch über das Schwarzwasser und mündet bei Laskowitz in die Linie Bromberg-Dirschau, findet andererseits aber Fortsetzung in der bereits behandelten Strecke Laskowitz-Jablonowo und weiter bis an die russische Grenze gegen Warschau. Die Theilstrecke Ruhnow-Konitz ist als Vollbahn gebaut, doch wird die ganze Linie gegenwärtig secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat auf Ruhnow-Neustettin Steigungen bis 1 : 120, auf Neustettin-Konitz solche bis 1 : 150, auf Konitz-Laskowitz aber bis 1 : 100.

b. Belgard-Colberg ist 36 km lang und führt in nordwestlicher Richtung auf dem rechten Ufer der Persante bis Colberg an der Ostseeküste, woselbst ausserdem von Südwesten her die Altdamm-Colberger Privatbahn mündet. Sie ist eingleisig hergestellt und hat eine Maximalsteigung von 1 : 150.

III. Posen-Thorn-Allenstein-Insterburg ist 442 km lang und hat durchweg nordöstliche Richtung. Kurz nach Austritt aus der Station Posen überschreitet sie die Warthe, entsendet unmittelbar jenseits der Brücke eine Zweigbahn südöstlich über Wreschen nach Stralkowo, geht bei Gnesen über die Welna, entsendet hier eine Zweigbahn nördlich nach Nakel und südlich eine solche nach Jarotschin, sowie weiter bei Mogilno eine gegenwärtig noch im Bau befindliche südöstlich nach Strelno, überbrückt die hier seenartige Netze, schneidet bei Inowrazlaw die Linie Rogasen-Kruschwitz und entsendet gleichzeitig eine Zweigbahn nach Bromberg. Nach weiteren 34 km trifft sie auf die Station Thorn linkes Weichselufer, schneidet hier die Linie Schneidemühl-Ottlotschin und überschreitet unter den Kanonen der Festung Thorn den Strom. Von dem so gewonnenen rechten Ufer entsendet sie nördlich eine Zweigbahn nach Marienburg, führt über die bei I c 4. erwähnte Station Schönsee, über Briesen und trifft auf die Station Jablonowo, wo von Nordwesten die Linie von Laskowitz-Graudenz einfällt, während nach Südosten eine Zweigbahn nach Soldau und weiter nach dem Eisenbahnknotenpunkt Allenstein führt. Die hier zu behandelnde Bahn kreuzt dann bei Deutsch Eylau die Marienburg-Mlawkaer Privatbahn, überbrückt bei Osterode die Drewenz, entsendet hier nordwestlich eine Zweigbahn über Miswalde nach Marienburg und nach Elbing an der unter I. behandelten Hauptbahn, während südöstlich nach Hohenstein demnächst eine Zweigbahn in Bauangriff genommen werden wird. Weiterhin führt sie über die Passarge und läuft dann unter Ueberbrückung der Alle in den Eisenbahnknotenpunkt Allenstein ein. Hier mündet von Südwesten die bereits angeführte

Zweigbahn von Jablonowo-Soldau, und andererseits strahlen nordwestlich Zweigbahnen nach Güldenboden sowie über Mehlsack nach Braunsberg und nach Kobbelbude an die unter I. behandelte Hauptbahn aus, sowie südöstlich eine solche nach Lyck, welche dann wieder nördlich nach Insterburg führt. Nach weiteren 67 km schneidet die Hauptbahn bei Korschen die Ostpreussische Südbahn (Königsberg-Prostken) und mündet nach weiteren 70 km und nach Berührung der Stadt Gerdauen auf Station Insterburg in die Eydtkuhner Linie. Auf der Theilstrecke Posen-Gnesen-Thorn ist die Bahn doppelgleisig, von da ab jedoch durchweg eingleisig. Auf der Theilstrecke Gnesen-Inowrazlaw hat sie ein Steigungsmaximum von 1 : 180, auf Inowrazlaw-Thorn ein solches von 1 : 200, während auf den übrigen Theilstrecken wiederholt Steigungen von 1 : 150 vorkommen.

Zu dieser Linie erscheinen als unmittelbare und mittelbare Zweigbahnen:

a. Posen-Stralkowo ist 67 km lang, trennt sich direct nach Ueberschreitung der Warthe bei Posen von der Hauptbahn, führt in südöstlicher Richtung zunächst nach Wreschen, schneidet hier die Linie Gnesen-Jarotschin, überbrückt gleichzeitig die Welna und endet nach weiteren 18 km auf Station Stralkowo kurz vor der russischen Grenze. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 150 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Gnesen-Jarotschin ist 66 km lang, führt bei südlicher Richtung unter zweimaliger Ueberschreitung der Welna zunächst nach Wreschen, kreuzt hier die vorgenannte Linie, entsendet weiter südlich bei Orzechowo eine 1 km lange Güterzweigbahn nach dem dortigen Warthehafen, überschreitet dann die Warthe selbst und findet von Jarotschin aus in den zum Directionsbezirk Breslau gehörigen Linien Fortsetzung nach Lissa-Glogau, nach Oels und über Kreuzburg in das oberschlesische Kohlenrevier. Sie ist eingleisig hergestellt und hat eine Maximalsteigung von 1 : 125.

c. Gnesen-Nakel ist die directe nördliche Fortsetzung der eben genannten Linie, hat eine Länge von 75 km, überbrückt die Welna, schneidet bei Elsenau die Linie Rogasen-Inowrazlaw-Kruschwitz, geht kurz vor Nakel über die Netze und mündet auf Station Nakel in die Linie Schneidemühl-Bromberg. Von hier aus ist die nördliche Fortsetzung bis Konitz bereits im Bau. Die Bahn ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

d. Inowrazlaw-Bromberg ist 45 km lang, hat nordwestliche Richtung und mündet ohne Berührung grösserer Zwischenstationen in die Linie Schneidemühl-Bromberg-Ottlotschin, findet andererseits aber auch Fortsetzung in den bereits behandelten Linien nördlich nach Dirschau und Danzig. Sie ist eingleisig hergestellt und hat eine Maximalsteigung von 1 : 150.

e. Thorn-Marienburg ist 136 km lang und hat nördliche Richtung. Sie zweigt auf Station Thorn rechtes Weichselufer von der Hauptlinie ab, führt über Culmsee, entsendet bei Kornatowo eine Zweigbahn nordwestlich nach der Stadt Culm, schneidet bei Graudenz die Linie Laskowitz-Jablonowo, entsendet bei Garnsee südöstlich eine Zweigbahn nach Lessen, geht über Marienwerder und Stuhm und mündet auf Bahnhof Marienburg in die Eydtkuhner Linie. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat auf der Theilstrecke Thorn-Kornatowo eine Maximalsteigung von 1 : 91, auf Kornatowo-Graudenz 1 : 100, auf Graudenz-Marienburg aber eine solche von 1 : 90.

e 1. Kornatowo-Culm ist 17 km lang, hat nordwestliche Richtung und endet bei der hart auf dem rechten Weichselufer gelegenen Stadt Culm. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat Steigungen bis 1 : 60 herauf.

e 2. Garnsee-Lessen ist 14 km lang, hat südöstliche Richtung und endet in Lessen ohne weitere Fortsetzung. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, liegt durchweg auf der öffentlichen Strasse, hat eine Maximalsteigung von 1 : 41 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben. Hierbei ist zu bemerken, dass ausser dieser Linie nur noch die Hafenbahn bei Colberg die öffentliche Strasse benutzt, sonst haben sämmtliche Strecken des Directionsbezirks durchweg eigenes Planum.

f. Jablonowo-Soldau-Allenstein ist 157 km lang und durchzieht in einem nach Norden offenen Bogen den südlich der Strecke Thorn-Allenstein gelegenen Landestheil. Bis Strasburg in Westpreussen verfolgt sie südöstliche Richtung, überschreitet hier die Drewenz, wendet sich nun nach Osten und führt nahe und parallel der russischen Grenze bis Soldau. Hier findet sie einerseits in der zu der Marienburg-Mlawkaer Privatbahn gehörigen, von der preussischen Staatsbahnverwaltung aber pachtweise in Mitbenutzung genommenen 11,73 km langen Strecke Soldau-Illowo Fortsetzung bis zur russischen Grenze gegen Warschau, andererseits aber führt sie in nun nordöstlicher Richtung über Neidenburg und Hohenstein und mündet bei dem Eisenbahnknotenpunkt Allenstein wieder in die Hauptbahn. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat auf der Theilstrecke Jablonowo-Soldau eine Maximalsteigung von 1 : 100 und auf Soldau-Allenstein eine solche von 1 : 94.

g. Allenstein-Güldenboden ist 85 km lang und hat nordwestliche Richtung. Sie führt über Göttkendorf, überschreitet die Passarge, geht über Mohrungen, von wo eine Zweigbahn nordöstlich nach Wormditt zur Ausführung angeordnet ist, sowie über Maldeuten, von wo aus westlich eine Zweigbahn über Miswalde nach Marienburg im Bau ist, und mündet dann bei Güldenboden östlich von Elbing in die Königsberger Hauptlinie Sie ist als Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 80 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

h. Allenstein-Mehlsack-Braunsberg und Kobbelbude benutzt bis Göttkendorf auf 8 km die Gleiseanlagen der vorgenannten Linie, hat von hier aus bis Mehlsack eine Neubaulänge von 63 km und gabelt sich hier in die 27 km lange Strecke nordwestlich bis Braunsberg und in die 43 km lange Strecke nordöstlich nach Kobbelbude, Beides Stationen der Königsberger Hauptlinie westlich von Königsberg. Auf der gemeinschaftlichen Strecke führt sie über Wormditt, wohin die bereits erwähnte Zweigbahn von Mohrungen her zum Bau angeordnet ist. Sie ist als normalspurige Secundärbahn hergestellt, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat auf den verschiedenen Theilstrecken eine Maximalsteigung von 1 : 100.

i. Allenstein-Lyck-Insterburg ist 276 km lang und durchzieht in einem nach Norden und Westen offenen Halbkreis den östlich der Linie Allenstein-Korschen-Insterburg der hier unter III. behandelten Hauptbahn gelegenen Landstrich. Sie hat bis Ortelsburg südöstliche Richtung, wendet sich hier nach Osten und führt parallel und in der Nähe der russischen Grenze über Johannisburg zunächst nach Lyck. Hier trifft sie auf die Ostpreussische Sudbahn (Königsberg-Prostken) und findet in dieser Anschluss nach Russland hinein; an-

dererseits aber führt sie in nunmehr nördlicher Richtung, noch weiterhin parallel und in der Nähe der russischen Grenze sich haltend, bis Goldap, überschreitet bei nunmehr nordwestlicher Richtung bei Darkehmen den Pregelquellfluss Angerap, mündet in Insterburg in die Eydtkuhner Linie, findet andererseits von hier aber auch Fortsetzung nördlich über Tilsit nach Memel. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat auf der Theilstrecke Allenstein-Johannisburg eine Maximalsteigung von 1 : 80, auf Johannisburg-Lyck eine solche von 1 : 300 und auf Lyck-Insterburg eine solche von 1 : 150.

IV. Posen-Schneidemühl-Neustettin-Stolpmünde ist 288 km lang und hat fast durchweg nördliche Richtung. Sie liegt bis Obornik auf dem linken Wartheufer, überbrückt hier den Fluss sowie bei Rogasen die Welna, entsendet hier östlich eine Zweigbahn über Inowrazlaw nach Kruschwitz, und nach Westen hin ist eine solche nach Dratzig (an der Stargard-Posener Eisenbahn) bei Krenz zur Ausführung angeordnet. Weiter hinter Kolmar geht sie über die Netze, bei dem schon mehrfach behandelten Eisenbahnknotenpunkt Schneidemühl über die Küddow, bald darauf über die Pilow, führt über Jastrow und trifft dann auf die Station Neustettin. Hier schneidet sie die Linie Ruhnow-Konitz und entsendet ihrerseits nordwestlich eine Zweigbahn nach Belgard. Die Hauptbahn führt in bisheriger Richtung weiter über Rummelsburg i. P., entsendet bei Zollbrück, hier die Wipper überschreitend, eine Zweigbahn südöstlich nach Bütow und nordwestlich eine solche nach Rügenwalde, tritt bald darauf an den Küstenfluss Stolpe, schneidet auf Station Stolp die unter II. behandelte Hauptbahn Stettin-Danzig und endet bei Stolpmünde hart an der Ostseeküste. Sie ist durchweg als normalspurige Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Grössere Steigungen als 1 : 150 kommen auf keiner der verschiedenen Theilstrecken vor.

Von dieser Linie gehen folgende Zweigbahnen aus:

a. Rogasen-Inowrazlaw-Kruschwitz ist 115 km lang, führt bei zunächst nordöstlicher Richtung über Wongrowitz nach Elsenau, schneidet hier die Linie Gnesen-Nakel, nimmt nun südöstliche Richtung an, geht über Znin, wohin von Bromberg aus eine Zweigbahn in der Bauausführung begriffen ist, trifft dann auf Station Inowrazlaw der Linie Posen-Thorn, wendet sich nun nach Süden und führt über Montwy nach Kruschwitz am schiffbaren Goplosee, welcher bis nach Russisch Polen hineinreicht. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat auf Rogasen-Elsenau eine Maximalsteigung von 1 : 100, auf Elsenau-Inowrazlaw und Inowrazlaw-Kruschwitz aber eine solche von 1 : 80.

b. Neustettin-Belgard ist 63 km lang und führt ohne Berührung nennenswerther Stationen in nordwestlicher Richtung, kurz vor ihrem Endpunkt die Persante überschreitend, nach Belgard, Station der Linie Stettin-Danzig, findet aber in der bereits behandelten Zweigbahn dieser Fortsetzung weiter nordwestlich bis Colberg an der Ostsee. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 154.

c. Zollbrück-Bütow ist 48 km lang und führt in südöstlicher Richtung ohne Berührung nennenswerther Zwischenstationen bis zu ihrem Endpunkt Bütow. Dieselbe ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 80 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

d. Zollbrück - Rügenwalde ist 35 km lang, hat nordwestliche Richtung, schneidet bei Schlawe die Linie Stettin - Danzig und endet bei Rügenwalde an der Ostseeküste. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 80 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

V. Noch sind summarisch die Hafenbahnen bei Colberg, Rügenwalde, Stolpmünde, Neufahrwasser, Elbing, Königsberg und Memel mit zusammen 11 km aufzuführen.

Bei den Linien des Directionsbezirks Bromberg kommen zwei Grenzstrecken in Frage, bei Eydtkuhnen und bei Ottlotschin. Bei beiden deckt sich die Eigenthumsgrenze mit der politischen Landesgrenze, doch besteht ein Pachtverhältniss hierbei nicht, vielmehr ist nur der Fahrdienst zwischen den beiderseitigen Grenzstationen Eydtkuhnen - Wirballen bezw. Ottlotschin - Alexandrowo besonders geregelt; in welcher Weise, ist bei der vorstehenden Abhandlung der betreffenden Linien unter I. und Ic. näher angegeben. Dagegen steht, wie unter III f. vermerkt, die 11,73 km lange Strecke Soldau - Illowo der Marienburg-Mlawkaer Privatbahn in Mitbenutzung der preussischen Staatsbahnverwaltung, und es ergiebt sich somit gegenüber der Eigenthumslänge von 4199,61 km eine Betriebslänge von 4211,34 km.

Noch sei hier recapitulirt, dass die preussische Staatsbahnverwaltung in den Linien des Directionsbezirks Bromberg drei feste Weichselübergänge bei Dirschau und Marienburg (zusammengehörend), bei Graudenz und bei Thorn sowie zwei feste Oderbrücken bei Küstrin und Stettin geschaffen hat. An Tunnels ist nur ein kleiner 52 Meter langer vorhanden.

Für die Linien des Directionsbezirks ergeben sich inhaltlich der vorstehenden Abhandlungen 25 Anschlüsse an die Bahnnetze anderer Verwaltungen und zwar: 6 Anschlüsse an den Directionsbezirk Berlin: in Berlin (an die Stadtbahn und an die Linie Berlin-Frankfurt a. O. auf dem gemeinschaftlichen Schlesischen Bahnhofe), in Lichtenberg bei Berlin (an die Berliner Ringbahn), in Werbig, in Küstrin, in Stettin und in Posen; 5 Anschlüsse an den Directionsbezirk Breslau: in Küstrin, in Kreuz, in Stargard, in Posen und in Jarotschin; 2 Anschlüsse an die Stargard-Küstriner Privatbahn: in Küstrin und in Stargard; 2 Anschlüsse an die Altdamm-Colberger Privatbahn: in Altdamm und in Colberg; 3 Anschlüsse an die Marienburg-Mlawkaer Privatbahn: in Marienburg, in Deutsch Eylau und in Soldau; 3 Anschlüsse an die Ostpreussische Südbahn (gleichfalls Privatbahn): in Königsberg i. P., in Korschen und in Lyck; 1 Anschluss an die Königsberg-Cranzer Privatbahn: in Königsberg i. P., sowie 3 Anschlüsse an das russische Bahnnetz, nämlich: auf der Grenze bei Eydtkuhnen an die der „Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft“ gehörige Linie nach Petersburg, auf der Grenze hinter Ottlotschin gegen Alexandrowo an die Warschau-Bromberger Eisenbahn und durch Mitbenutzung der Strecke Soldau - Illowo an die russische Weichselbahn gegen Warschau.

Betreffs der Verkehrsverhältnisse beherrschen die Linien des Directionsbezirks den Verkehr der Provinzen Ost- und Westpreussen, hier concurrenzirt durch die Ostpreussische Südbahn und die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, den Verkehr des nördlichen Theils der Provinz Posen sowie des östlichen Theils der Provinz Pommern, concurrenzirt durch die Stargard-Posener, die Altdamm-Colberger und die Stargard-Küstriner Eisenbahn, und den Verkehr des nordöstlichen Theils der Provinz Brandenburg aus dem Bereich der Linie Berlin-Kreuz. Ferner beherrscht die Linie Berlin - Eydtkuhnen den grossen russisch-deutschen Durch-

gangsverkehr aus den nördlichen Theilen Russlands; der Verkehr mit dem südlicheren Russland dagegen fällt in erster Linie der Ostpreussischen Südbahn und der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn zu, obgleich die Staatsbahnverwaltung durch den Bau der Linien nach Lyck und Soldau auch diesen Verkehr, zum Theil wenigstens, auf ihre Linien zu lenken verstanden hat.

Directionsbezirk Elberfeld.

Derselbe wird zum weitaus grössten Theil durch die Linien des ehemaligen Bergisch-Märkischen Privatbahnunternehmens gebildet, einschliesslich der schon vor der Verstaatlichung mit diesem verschmolzenen Bahnen, als der Düsseldorf-Elberfelder, der Aachen-Düsseldorfer, der Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn, der Prinz-Wilhelmsbahn (Steele-Vohwinkel), der Preussisch-Niederländischen Verbindungsbahn (Viersen-Venlo) und der Hessischen Nordbahn (Gerstungen-Cassel-Warburg und Carlshafen) Bereits im Jahre 1850 hatte der Staat dieses Unternehmen auf Antrag der betreffenden Gesellschaft für Rechnung dieser in Verwaltung und Betrieb genommen und für dasselbe eine „Königliche Eisenbahndirection in Elberfeld“ eingesetzt. Mit Gesetz vom 28. März 1882 erwarb er es aber käuflich zu Eigenthum, und so ist von diesem Tage ab das Bestehen des Directionsbezirks Elberfeld zu rechnen, wobei eine Aenderung der Firma nicht erforderlich war, da die frühere der 1880 eingeführten Art der Bezeichnung bereits entsprach. Laut Allerhöchster Cabinetsordre vom 26. August 1882 wurden die links des Rheins gelegenen Linien mit Ausnahme der zur Linie Düsseldorf-Neuss gehörigen linksseitigen kurzen Theilstrecke sowie die Linie Gerstungen-Guntershausen (bei Cassel) ab 1. April 1883 von dem Directionsbezirk abgezweigt und hierbei die Ersteren demjenigen zu Köln (linksrheinisch), Gerstungen-Guntershausen aber dem zu Erfurt unterstellt, während andererseits die bis dahin zum Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch gehörigen Linien Düsseldorf-Mettmann-Hörde-Dortmund und Siegen-Betzdorf dem Directionsbezirk Elberfeld zugetheilt wurden. Hierzu waren noch die laut Gesetz vom 8. April 1889 käuflich in das Eigenthum des preussischen Staats übergegangenen Linien der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahngesellschaft von Bocholt und von Bismarck i. W. bis zur holländischen Grenze vor Winterswyk getreten, welche bislang allerdings schon in pachtweisem Betrieb der preussischen Staatsbahnverwaltung unter der Direction Elberfeld gestanden hatten; ferner waren im Lauf der Jahre verschiedene vom Staat selbst hergestellte Neubaustrecken hinzugekommen, meist aber nur solche lokaler Bedeutung, und andererseits in 1886/87 die Strecke Oberhausen-Katernberg ausser Betrieb gesetzt worden. So stellte sich die Eigenthumslänge des Directionsbezirks Elberfeld zu Anfang des Etatsjahres 1889/90 auf 1327,54 km dem preussischen Staat zu Eigenthum gehörige Linien, und es ist diese Zahl der Berechnung auf Seite 185 zu Grunde gelegt. Hiervon entfielen

auf preussisches Gebiet	1320,49 km
auf braunschweigisches Gebiet	7,05 „
Summa	1327,54 km.

Seitdem sind noch folgende vom Staat hergestellte Neubaustrecken hinzugetreten: Leimstrut-Fendingen mit 8,50 km, Erndtebrück-Raumland mit 15,80 km, Schmallenberg-Fredeburg mit 5,50 km, Schee-Silschede mit 8,90 km, Beyenburg-Langerfeld mit 6,40 km, Krebsöge-Radevormwald mit 8,40 km, Wald-Solingen

mit 6,09 km, Warburg-Arolsen mit 24,80 km, Bensberg-Hoffnungsthal mit 11,20 km und Sarnau-Frankenberg mit 25,00 km, zusammen 120,59 km, und ausserdem ist die Strecke Cölbe-Laasphe-Feudingen mit 45,30 km unter Abzweigung vom Directionsbezirk Hannover demjenigen zu Elberfeld unterstellt worden. Andererseits aber sind per 1. April 1890 die sämmtlichen im Ruhrkohlenrevier gelegenen Strecken bis südlich einschliesslich der Linie Duisburg-Styrum-Heissen-Essen-Steele-Dahlhausen-Weitmar-Langendreer-Witten-Dortmunderfeld-Hörde-Aplerbeck-Holzwickede nebst den Zweigen südlich nach Kettwig und nach Werden, ferner die oben speciell aufgeführten Strecken von Bismarck und von Bocholt bis zur holländischen Grenze bei Winterswyk, die Theilstrecken Rath-Düsseldorf, Gerresheim-Düsseldorf (nördliche und südliche Strecke) und Düsseldorf-Neuss mit zusammen 286,04 km an den Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch abgezweigt. Somit beträgt per August 1890 die Eigenthumslänge 1207,39 km.

Eingetheilt ist der Directionsbezirk gegenwärtig in 4 Betriebsämter, welche ihren Sitz in Düsseldorf, Hagen, Altena und Cassel haben,

In orographischer Beziehung gehört der Directionsbezirk durchweg dem mitteldeutschen Berglande an, und zwar kommen hierbei Theile von allen drei Systemen desselben in Betracht. Von dem niederrheinisch-westfälischen Schiefergebirge sind es das Rothhaargebirge und das Sauerländische Gebirge zwischen der Sieg und der Ruhr sowie der östlichste Theil des Haarstrangs nördlich der Ruhr; von dem oberrheinischen Gebirgssystem ist es der Habichtswald und von dem hercynischen Gebirgssystem das Eggegebirge und der Sollinger Wald, diese drei in dem östlichsten Theil des Directionsbezirks.

In hydrographischer Beziehung gehört der weitaus grösste Theil des Directionsbezirks zum Stromgebiet des Rhein; der Rhein selbst wird aber nur an einer Stelle, bei Deutz, erreicht, dagegen sind dessen Neben- und Zuflüsse Lahn, Sieg, Wupper, Ruhr, Lenne, Bigge, Volme und Ennepe von um so grösserer Wichtigkeit, als bei dem gebirgigen Terrain die Eisenbahnlinien von den Thälern dieser aufgenommen werden mussten. Der nordöstliche Theil des Directionsbezirks gehört zum Stromgebiet der Weser, und zwar kommen von diesem die Weser selbst, die Diemel und die Eder in Frage.

Der speciellen geographischen Besprechung legen wir folgende Linien zu Grunde: Soest-Schwerte-Hagen-Barmen/Rittershausen-Elberfeld-Haan-Deutz (Köln) und Haan-Gerresheim (Düsseldorf); Dortmund-Löttringhausen-Hagen-Oberbarmen-Mettmann-Gerresheim (Düsseldorf); Herdecke-Hattingen-Steele-Kupferdreh-Kettwig; Hengstei-Siegen-Betzdorf; Schwerte-Scherfelde-Cassel.

I. Soest-Unna-Schwerte-Hagen-Barmen/Rittershausen-Elberfeld-Haan-Deutz (Köln) und Haan-Gerresheim (Düsseldorf) ist in der gemeinsamen Strecke Soest-Haan 97 km, auf Haan-Deutz 33 km und auf Haan-Gerresheim 10 km lang. Diese Linie bildet den letzten Theil der grossen durchgehenden Linie Berlin-Holzminden-Soest-Köln. In der vorgenannten gemeinschaftlichen Strecke Soest-Haan hat sie südwestliche Richtung. Sie führt von Soest über Werl nach Unna, nimmt hier von Nordosten her die gleichfalls zum Directionsbezirk Elberfeld gehörige Linie von Hamm auf, und andererseits ist von hier aus eine Zweigbahn südlich nach Fröndenberg zum Bau befohlen, weiter bei Holzwickede geht westlich die jetzt zum Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch gehörige Linie über Dortmund durch das Ruhrkohlenrevier nach Essen und Duisburg ab, und weiter auf Station Schwerte mündet von Osten her die zu Elberfeld gehörige Linie von Cassel und Holzminden ein. Hier tritt sie in das Ruhrthal, überbrückt den Fluss bei Hohensyburg und entsendet auf der

nächsten Station Hengstei die Ruhr-Siegbahn nach Süden, doch steht sie auch von Hohensyburg aus bereits durch eine kurze Curve mit dieser in Verbindung. Die hier zu behandelnde wendet sich nun scharf nach Süden und führt ohne Berührung von Herdecke in dieser Richtung bis Hagen. Innerhalb dieser Strecke trennt sie sich von der Ruhr, tritt aber gleichzeitig in das Thal der Volme Bei Hagen überschreitet sie diesen Fluss, nimmt die zu Elberfeld gehörige Linie nördlich von Witten auf, entsendet südöstlich die Volmethalbahn nach Brügge und Lüdenscheid, wendet sich nun wieder nach Südwesten und läuft bis hinter Elberfeld parallel und in nur geringer Entfernung zu der später unter II. behandelten Linie. Die jetzt zu besprechende ist die südliche Beider, und zwischen ihnen führt auf 9 km als dritte die Ennepebahn. Auf gleiche Entfernung benutzt die Düsseldorfer das Thal der Ennepe, überbrückt hierauf den Fluss, führt über Schwelm und trifft unter Ueberschreitung der Wupper auf die langgestreckten und miteinander unmittelbar zusammenhängenden Schwesterstädte Barmen und Elberfeld, auf deren südlicher Seite sie gelegen ist. Von dem östlichen Anfangspunkte dieser, Barmen/Rittershausen, führen zwei Zweigbahnen südlich nach Wipperfürth und nach Krebsöge, und ausserdem ist eine Verbindungsbahn an die nördliche Parallellinie nach Barmen/Wichlinghausen im Bau. Ebenso ist von dem westlichen Endpunkt Elberfeld/Zoologischer Garten eine Bahn südlich nach Cronenberg in der Ausführung begriffen. Gleich darauf überbrückt die hier zu behandelnde Hauptbahn die Wupper zum zweiten Mal und trennt sich hiermit vom Fluss. Auf der nächsten Station Vohwinkel fällt von Norden her die ehemalige Prinz-Wilhelmsbahn (Steele-Vohwinkel) ein, und südlich zweigt hier die Linie nach Solingen ab. Bei der nächsten Station Haan gabelt sich die Bahn in die Deutzer und in die Düsseldorfer Linie.

Die Erstere nimmt nun scharf südliche Richtung an, trifft auf Station Ohligs, von wo aus östlich eine Bahn wiederum nach Solingen abzweigt, und westlich eine solche nach Hilden in Bauvorbereitung begriffen ist. Weiter bei Opladen überschreitet sie die Wupper zum dritten Mal, nimmt hier eine Zweigbahn östlich von Born auf, schneidet gleichzeitig die zum Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch gehörige Linie Duisburg-Mülheim und führt zwischen dieser und der zu demselben Directionsbezirk gehörigen Linie Düsseldorf-Mülheim bis zu dieser Station, entsendet hier wiederum östlich eine Zweigbahn über B. Gladbach bis Immekeppel und läuft nun auf den Bahnhof Deutz ein, von wo aus die Verbindung nach dem gegenüber liegenden Köln zum Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch gehört, während die Direction Elberfeld von Deutz aus noch eine kurze Zweigbahn nach Kalk entsendet.

Die Düsseldorfer Linie nimmt von Haan aus scharf westliche Richtung an, begleitet den Fluss Düssel und findet von Station Gerresheim aus in der neuerdings an den Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch abgetretenen Strecke Fortsetzung zunächst nach Düsseldorf und weiter über Aachen und durch Belgien nach Paris.

Die Bahn ist in ihren sämmtlichen Strecken doppelgleisig und auf der Linie Haan-Gerresheim auf 3 km dreigleisig. Die Maximalsteigung beträgt auf Soest-Unna 1 : 164, auf Unna-Schwerte 1 : 143, auf Schwerte-Hagen 1 : 170, auf Hagen-Elberfeld 1 : 131, auf Elberfeld-Haan 1 : 225, auf Haan-Deutz 1 : 150 und auf Haan-Gerresheim ebenfalls 1 : 150.

Zu dieser Hauptbahn erscheinen als unmittelbare bezw. mittelbare Zweigbahnen:

a. Hamm-Unna ist 18 km lang und hat südwestliche Richtung. Sie bildet die Fortsetzung der Bahnen nordöstlich von Minden und nordwestlich von

Münster her, ist doppelgleisig, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 300 und mündet auf Station Unna in die Hauptbahn.

b. Hagen-Witten benutzt zunächst auf 4 km die Gleiseanlagen der Hauptbahn in nördlicher Richtung auf Hengstei und hat von hier aus noch eine Neubaulänge von 11 km. Bei nunmehr nordwestlicher Hauptrichtung überbrückt sie die Volme, tritt hiermit an die Ruhr, schneidet die Linie Dortmund-Löttringhausen-Hagen, überschreitet vor der Station Wetter den genannten Fluss, passt sich genau dem Lauf desselben an und findet von Witten aus in den zum Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch gehörigen Linien Fortsetzung einerseits nach Bochum und andererseits nach Dortmund. Sie ist doppelgleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 160.

c. Hagen-Brügge-Lüdenscheid (Volmethalbahn) ist 30 km lang, führt unter Benutzung des Thals der Volme und wiederholter Ueberbrückung des Flusses bei südöstlicher Hauptrichtung in vielen Krümmungen zunächst über Dahl und Schalksmühle nach Brügge, verlässt jetzt den Fluss, wendet sich scharf nach Osten und findet auf Station Lüdenscheid ihren Endpunkt. Die Bahn ist von Hagen bis Brügge als eingleisige Vollbahn, von Brügge bis Lüdenscheid aber als normalspurige Secundärbahn gebaut. Die Maximalsteigung beträgt auf der ersteren Strecke 1 : 90, auf der letzteren aber 1 : 36. Von Hagen aus wird die Bahn auf 2 km, bis Oberhagen, als Vollbahn, in ihren übrigen Theilen aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Von Brügge aus ist die Fortsetzung der Volmethalbahn südlich über Meinertshagen und Gummersbach bis an die zum Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch gehörige Aggerthalbahn Siegburg-Ründeroth-Derschlag im Bau. Von Schalksmühle führt eine Linie der Kreis Altenaer Schmalspurbahn südlich nach Halver, und eine zweite dieser von Lüdenscheid nordöstlich nach Altena.

d. Hagen-Gevelsberg-Vörde (Ennepethalbahn) ist 14 km lang, führt in südwestlicher Richtung unter wiederholter Ueberbrückung der Ennepe bis Gevelsberg zwischen den unter I. und II. behandelten Hauptbahnen, wendet sich dann scharf nach Süden, ist über die Erstere dieser hinweggeführt und erreicht bei Vörde ihren Endpunkt. Sie ist auf 9 km, bis Gevelsberg, als eingleisige Vollbahn, von da ab jedoch als normalspurige Secundärbahn gebaut und benutzt innerhalb dieser Strecke auf 2 km die öffentliche Strasse. Betrieben wird sie gegenwärtig in ihrer ganzen Länge secundär und zwar auf der auf der öffentlichen Strasse gelegenen Strecke mit 4 Minuten, auf der übrigen aber mit 2 Minuten Fahrgeschwindigkeit pro 1 km. Das Steigungsmaximum beträgt 1 : 71.

e. Barmen/Rittershausen-Wipperfürth ist 31 km lang, führt in südlicher Richtung über Langerfeld und Lennep bis Born, entsendet bei Lennep eine Zweigbahn westlich über Remscheid nach Hasten und östlich eine solche nach Radevormwald. Bei Born wiederum entsendet sie südwestlich eine Zweigbahn nach Opladen (an der Deutzer Hauptlinie), nimmt selbst nun südöstliche Richtung an, tritt bei Hückeswagen an die Wupper und verbleibt im Thal dieser bis zu ihrem Endpunkte Wipperfürth. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird von Lennep bis Wipperfürth aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Das Steigungsmaximum beträgt auf Rittershausen-Lennep 1 : 40 und auf Lennep-Wipperfürth 1 : 53.

e 1. Lennep-Remscheid-Hasten ist 9 km lang, hat bis Remscheid westliche und von da ab nordwestliche Richtung. Von Lennep aus bis Remscheid ist sie als Vollbahn gebaut und wird auch als solche betrieben, während die Reststrecke als Secundärbahn hergestellt ist und mit 2 Minuten Geschwindigkeit pro 1 km

befahren wird. Das Steigungsmaximum beträgt bis Remscheid 1:75, auf der Endstrecke aber 1:50. Von Remscheid aus ist 1890 eine Zweigbahn westlich nach Solingen zur Ausführung angeordnet.

e 2. Lennep-Krebsöge-Radevormwald ist 14 km lang, hat östliche Richtung, nimmt bei Krebsöge eine Linie nördlich von Rittershausen auf, überschreitet bald darauf die Wupper und erreicht in Radevormwald ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1:40 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

e 3. Born-Opladen ist 24 km lang, führt bei südwestlicher Richtung über Burscheid und mündet auf Station Opladen in die Deutzer Hauptlinie. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1:67 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

f. Rittershausen - Krebsöge benutzt auf 2 km, bis Langerfeld, die Gleiseanlagen der unter e. genannten Linie und hat von da aus eine Neubaulänge von 15 km. Sie liegt durchweg im Thal der Wupper, woraus sich zuerst eine südöstliche und dann eine südwestliche Richtung ergiebt, überbrückt mehrere Mal den Fluss und mündet bei Krebsöge in die unter e 2. behandelte Linie. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1:60 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

g. Vohwinkel - Solingen ist 14 km lang und führt in weitem Bogen über Gräfrath nach dem südlich von Vohwinkel gelegenen Solingen. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1:60 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

h. Ohligs - Solingen ist 6 km lang und führt in östlicher Richtung nach Solingen, von wo aus die weitere Fortsetzung nach Remscheid zum Bau angeordnet ist. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1:60.

i. Mülheim a. Rhein - Bensberg - Immekeppel führt in nordöstlicher Richtung nach B. Gladbach, wendet sich hier nach Südosten, geht über Bensberg, nimmt nun wieder nordöstliche Richtung an und erreicht gegenwärtig in Hoffnungsthal ihren Endpunkt, doch ist die Eröffnung der Fortsetzung bis Immekeppel noch für 1890 in Aussicht genommen. Die gegenwärtig in Betrieb stehende Strecke ist 25 km lang; davon sind 14 km bis Bensberg als eingleisige Vollbahn gebaut, die ganze Linie wird aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1:75.

k. Deutz - Kalk ist 4 km lang, hat östliche Richtung und mündet auf Station Kalk in die zum Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch gehörige Linie Deutz-Giessen. Sie ist doppelgleisig und hat eine Maximalsteigung von 1:70.

II. Dortmund-Löttringhausen-Hagen-Oberbarmen-Mettmann-Gerresheim (Düsseldorf) ist 73 km lang und hat bis Hagen südliche, von da aus aber südwestliche Richtung. Sie schneidet bald hinter Dortmund, bei Hörde, die neuerdings an den Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch abgetretene Linie Holzwickede - Essen, entsendet dann bei Löttringhausen eine gleichfalls zu Köln rechtsrheinisch gehörige Linie westlich nach Bochum, trifft auf Station Herdecke, wo die unter III. behandelte Bahn nach Kettwig abgeht, überbrückt die Ruhr, sowie bald darauf die Volme und läuft in den Eisenbahnknotenpunkt Hagen ein. Von hier aus benutzt sie bei nunmehr südwestlicher Richtung zunächst das Thal der Ennepe, verlässt dasselbe bei Haufe und trifft dann auf Barmen - Elberfeld, die nördliche Seite der Städte haltend. Hier mündet auf

Station Oberbarmen eine Linie nördlich von Hattingen ein. Bald hinter Elberfeld, bei Dornap, schneidet sie die Linie Steele-Vohwinkel, führt über Mettmann, tritt dann an die Düssel heran und findet von Gerresheim aus in der jetzt zum Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch gehörigen Linie Fortsetzung nach Düsseldorf. Sie ist durchweg eingleisig und hat auf Dortmund-Hagen-Barmen wiederholt Steigungen bis 1 : 100, auf Barmen - Dornap solche bis 1 : 200 und auf der Endstrecke wieder 1 : 100.

III. Herdecke-Hattingen-Steele-Kupferdreh-Kettwig ist 55 km lang, lehnt sich in Herdecke an die unter I. behandelte Bahn an, führt bei westlicher Hauptrichtung im Thal der Ruhr, den zahlreichen Windungen des Flusses folgend und diesen wiederholt überbrückend, nach Kettwig und findet von da aus in den Linien des Directionsbezirks Köln rechtsrheinisch Fortsetzung nach Mülheim a. d. Ruhr, Duisburg und Ruhrort. Sie berührt in Dahlhausen und Steele die Linien des Directionsbezirks Köln rechtsrheinisch und nimmt bei Werden nördlich von Essen her eine zu Köln rechtsrheinisch gehörige Linie auf. Auf 4 km von Werden bis Kettwig hat die Bahn Doppelgleise, ist im Uebrigen aber eingleisig. Die Maximalsteigung beträgt auf Herdecke - Steele 1 : 80 und auf Steele-Kettwig 1 : 200

Von dieser Bahn gehen folgende Linien aus:

a. Hattingen - Oberbarmen (Wichlinghausen) ist 22 km lang, hat vorherrschend südliche Richtung, entsendet bei Station Schee eine Zweigbahn nordöstlich nach Silschede und mündet bei Oberbarmen in die unter II. behandelte Linie. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 67 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

a 1. Schee-Silschede ist 9 km lang, hat nordöstliche Richtung und erreicht in Silschede ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn mit einem Steigungsmaximum von 1 : 100 gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben

b. Steele-Vohwinkel ist 31 km lang und hat vorherrschend südliche Richtung. Sie überschreitet unmittelbar hinter Steele die Ruhr, läuft bis Kupferdreh parallel zu der unter III. behandelten Bahn, führt über Langenberg, nimmt bei Aprath von Nordwesten her eine Zweigbahn von Velbert und Wülfrath auf, schneidet bei Dornap die unter II. behandelte Linie und mündet auf Station Vohwinkel in die unter I. genannte Bahn. Auf 26 km von Steele aus ist sie bereits jetzt doppelgleisig, und auf der Reststrecke ist das zweite Gleis in der Ausführung begriffen. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 78.

b 1. Aprath - Wülfrath - Velbert ist 12 km lang, hat nördliche Hauptrichtung, weicht aber in zahlreichen Krümmungen von dieser ab. Sie ist als normalspurige Secundärbahn mit einer Maximalsteigung von 1 : 40 gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

c. Kettwig - Rath ist 15 km lang, führt in südwestlicher Richtung über Ratingen nach Rath und findet hier in der neuerdings an den Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch abgetretenen Strecke Fortsetzung nach Düsseldorf. Von Kettwig aus hat sie auf 5 km, bis Station Hösel, zwei Gleise, von da aus aber nur eins. Das Steigungsmaximum beträgt 1 : 100.

IV. Hengstei - Siegen - Betzdorf (Ruhr - Siegbahn) ist 117 km lang. Sie beginnt auf Station Hengstei der unter I. behandelten Bahn und benutzt bei zunächst südöstlicher Richtung durchweg das Thal der Lenne, hierbei den Fluss wiederholt überbrückend. Von der nächsten Station Cabel

aus steht sie durch eine Curve in Richtung nach Nordosten nochmals mit der Soester Linie in Verbindung und nimmt dann bei Letmathe östlich eine Zweigbahn der später zu behandelnden Linie Schwerte-Scherfede auf. Weiter bei Altena und dann bei Werdohl gehen südlich die Linien Altena-Lüdenscheid und Werdohl-Augustenthal der Kreis Altenaer Schmalspurbahnen aus, doch ist der Anschluss in Folge der Spurweite dieser nur ein indirecter. Bei Finnentrop geht eine eigene Zweigbahn südlich nach Rothemühle ab. Bei Altenhundem wendet sich die Bahn nach Süden und verlässt damit das Thal der Lenne, entsendet aber von hier aus in diesem weiter aufwärts fast bis zur Quelle des Flusses nordöstlich eine Zweigbahn nach Fredeburg. In ihrem weiteren südlichen Theil geht bei Creuzthal eine Zweigbahn östlich über Laasphe nach Cölbe ab, die Hauptbahn aber tritt kurz vor Siegen in das Thal der Sieg und benutzt dieses, wiederum unter häufiger Ueberbrückung des Flusses, bis zu ihrem Endpunkte Betzdorf, wo sie in die Linie Deutz-Giessen des Directionsbezirks Köln rechtsrheinisch einmündet. Bei Siegen und bei der nächsten Station Eiserfeld steht sie mit der Eisern-Siegener Privatbahn in Verbindung, und auf der letzten Station vor Betzdorf, bei Kirchen, fällt von Norden her noch eine eigene Zweigbahn von Freudenberg ein. Die Bahn ist durchweg doppelgleisig und hat auf der Theilstrecke Hengstei-Altenhundem eine Maximalsteigung von 1 : 175 und auf Altenhundem-Betzdorf eine solche von 1 : 200.

Zu dieser Linie gehören unmittelbar bezw. mittelbar folgende Zweigbahnen:

a. Finnentrop-Rothemühle ist 33 km lang und benutzt bei südwestlicher Richtung unter wiederholter Ueberbrückung des Flusses das Thal der Bigge, welche bei Finnentrop in die Lenne mündet. Sie geht über Attendorn und Olpe und findet in Rothemühle ihren Endpunkt. In der Theilstrecke Finnentrop-Olpe, aus dem Anfang der siebziger Jahre stammend, ist die Bahn als Vollbahn, in der Reststrecke jedoch als Secundärbahn gebaut, doch wird die ganze Linie secundär mit 2 Minuten Fahrgeschwindigkeit pro 1 km betrieben. Das Steigungsmaximum beträgt 1 : 111.

b. Altenhundem-Fredeburg ist 24 km lang, folgt bei nordöstlicher Richtung dem oberen Lauf der Lenne, führt über Schmallenberg und findet in Fredeburg ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, benutzt auf 10 km öffentliche Strassen, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 60 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben.

c. Creuzthal-Cölbe ist 89 km lang, führt in nordöstlicher Richtung über Hilchenbach nach Erndtebrück, entsendet hier eine Zweigbahn nördlich nach Raumland, wendet sich bald darauf nach Süden, tritt bei Feudingen an die Lahn und benutzt unter mehrfacher Ueberbrückung des Flusses das Thal derselben, woraus sich eine südöstliche Richtung ergiebt. Bei Sarnau, kurz vor ihrem Endpunkt, entsendet sie eine Zweigbahn nördlich nach Frankenberg und mündet dann bei Cölbe in die Linie Cassel-Frankfurt a. M. (Main-Weserbahn) des Directionsbezirks Hannover. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, benutzt auf 19 km öffentliche Strassen, hat auf der Theilstrecke Creuzthal-Erndtebrück ein Steigungsmaximum von 1 : 46, auf Erndtebrück-Feudingen ein solches von 1 : 90 und auf Feudingen-Laasphe von 1 : 80. Auf den Theilstrecken mit eigenem Planum wird sie mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten, auf den öffentlichen Strassen aber mit einer solchen von 4 Minuten pro 1 km betrieben.

c 1. Erndtebrück-Raumland ist 16 km lang und benutzt durchweg das Thal der Eder. Hieraus ergiebt sich bis Aue eine nördliche und von da ab eine südöstliche Richtung. Der Endpunkt der Bahn, Raumland, liegt in der Nähe der Stadt Berleburg. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100 und wird mit 2 Minuten pro 1 km befahren.

c 2. Sarnau-Frankenberg ist 25 km lang, führt in nördlicher Richtung über Münchhausen nach Frankenberg und findet hier ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 60 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

d. Kirchen-Freudenberg ist 14 km lang und führt in nördlicher Richtung über Wehbach bis zu ihrem Endpunkt Freudenberg. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, benutzt auf 5 km öffentliche Strassen, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 60 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 bezw. 4 Minuten pro 1 km betrieben, je nachdem die Strecken auf eigenem Planum oder auf öffentlicher Strasse liegen.

V. Schwerte-Scherfede-Cassel und Holzminden ist auf der gemeinschaftlichen Strecke Schwerte-Scherfede 128 km, auf Scherfede-Cassel 62 km, und auf Scherfede-Holzminden 49 km lang. Diese Linie lehnt sich in Schwerte an die unter I. behandelte Hauptbahn an und bildet in der Richtung von Deutz und Düsseldorf her deren Fortsetzung nach Osten. Sie benutzt von Schwerte aus das Thal der Ruhr und hat dementsprechend zunächst nordöstliche Richtung. Auf diesem Theil geht von Fröndenberg aus südlich eine Zweigbahn über Iserlohn nach Letmathe ab, und ausserdem ist von hier aus eine solche nördlich nach Unna zum Bau angeordnet. Weiter bei Wickede überbrückt sie die Ruhr zum ersten Mal und dann noch wiederholt. Bald hinter Wickede wendet sie sich, dem Lauf des Flusses folgend, nach Südosten, führt über Arnsberg und Meschede und trennt sich in Olsberg von der Ruhr. Bald darauf, bei Brilon, nimmt sie nordöstliche Richtung an, tritt bei Bredelar in das Thal der Diemel und verbleibt unter mehrfacher Ueberbrückung des Flusses im Thal desselben bis Scherfede. In Bredelar geht südlich die Rhene Diemelthalbahn (Privatbahn) nach Martenberg ab, und dann in Scherfede gabelt sich die hier zu behandelnde Hauptbahn in die Linien einerseits nach Cassel und andererseits nach Holzminden.

Die Erstere führt über Warburg, wo südwestlich eine Zweigbahn nach Arolsen abgeht, tritt nun wieder in das Diemelthal und benutzt dasselbe bis Hümme. Hier entsendet sie eine Zweigbahn nordöstlich nach Carlshafen, sie selbst aber verlässt die bisherige nordöstliche Richtung, wendet sich scharf nach Süden, führt über Grebenstein und mündet in den Eisenbahnknotenpunkt Cassel.

Die Holzmindener Linie behält die nordöstliche Richtung bei, tritt bei Beverungen an das linke Weserufer, schneidet bei Wehrden die zum Directionsbezirk Hannover gehörige Linie Altenbeken-Northeim, überschreitet bald darauf die Weser und findet in Holzminden in den Linien des Directionsbezirks Magdeburg Fortsetzung nach Braunschweig, Magdeburg und Berlin.

Die gemeinschaftliche Strecke Schwerte-Scherfede ist mit Ausnahme einer 15 km langen eingleisigen Theilstrecke (zu beiden Seiten von Meschede) doppelgleisig, die Linie nach Cassel hat durchweg Doppelgleise, die Holzmindener Strecke dagegen ist im Allgemeinen eingleisig und nur auf 11 km vor Wehrden zweigleisig. Die Maximalsteigung beträgt auf Schwerte-Meschede

1:300, auf Meschede-Scherfede 1:75, auf Scherfede-Hümme 1:100, auf Hümme-Cassel 1:80 und auf Scherfede-Holzminden 1:171.

Zu dieser Linie gehören folgende Zweigbahnen:

a. Fröndenberg-Letmathe ist 25 km lang, überbrückt unmittelbar bei Fröndenberg die Ruhr, geht in südlicher Richtung über Menden bis Hemer, wendet sich hier scharf nach Westen, führt über Iserlohn und mündet bei Letmathe in die unter IV. behandelte Ruhr-Siegbahn. Von Hemer aus ist eine kurze Zweigbahn südöstlich nach Sundwig im Bau begriffen. Die einzelnen Theilstrecken dieser Linie stammen aus verschiedenen Zeiten, und so sind Fröndenberg-Menden sowie Iserlohn-Letmathe als Vollbahnen, die Zwischenstrecke Menden-Hemer-Iserlohn jedoch als normalspurige Secundärbahn gebaut, und diese Letztere benutzt auf 4 km die öffentliche Strasse. Betrieben wird die ganze Linie secundär mit 2 bezw. 4 Minuten Fahrgeschwindigkeit pro 1 km. Die Maximalsteigung beträgt 1:40.

b. Warburg-Arolsen ist 25 km lang, überbrückt bei der Anfangsstation die Diemel, hat südwestliche Richtung und endet gegenwärtig noch in Arolsen, Hauptstadt des Fürstenthums Waldeck, doch ist die Fortsetzung südwestlich bis Corbach bereits im Bau. Die Linie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1:60 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

c. Hümme-Carlshafen ist 17 km lang, hat nordöstliche Richtung und endet bei Carlshafen auf dem linken Weserufer ohne directe Fortsetzung. Sie ist als Vollbahn gebaut, wird aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1:100.

VI. Ausserdem sind noch summarisch eine besondere Verbindungsbahn zwischen den Stationen Hengstei und Herdecke, die mehrfach erwähnte Verbindungscurve Hohensyburg-Cabel und die Verbindungsbahnen in Cassel mit zusammen 10 km aufzuführen.

Von den bei dem Directionsbezirk Elberfeld in Frage kommenden beiden Hauptströmen, dem Rhein und der Weser, wird der Rhein wie schon an anderer Stelle gesagt in den Linien des Directionsbezirks nicht überschritten, sondern nur (bei Deutz) erreicht, und die Weser ist auch nur einmal, bei Wehrden überbrückt. Tunnels sind 50 Stück in einer Gesammtlänge von rund 18 km vorhanden.

Grenz- und Pachtstrecken kommen bei dem Directionsbezirk Elberfeld in keiner Weise in Frage, so dass die Betriebslänge sich mit der Eigenthumslänge deckt. Anschlussstationen an die Bahnnetze anderer Verwaltungen sind 24 zu verzeichnen mit 17 Anschlüssen an den Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch: in Soest, in Hamm, in Holzwickede, in Dortmund, in Hörde, in Löttringhausen, in Witten, in Dahlhausen, in Steele, in Werden a. d. Ruhr, in Kettwig, in Rath, in Gerresheim, in Mülheim a. Rhein, in Deutz, in Kalk und in Betzdorf; mit 7 Anschlüssen an den Directionsbezirk Hannover: in Soest, in Hamm, in Cölbe, in Cassel, in Wehrden bei Carlshafen, in Holzminden und in Warburg; mit 1 Anschluss an den Directionsbezirk Erfurt: in Cassel; mit 1 Anschluss an den Directionsbezirk Magdeburg: in Holzminden; mit 1 Anschluss an die Dortmund-Gronau-Enscheder Privatbahn: in Dortmund, sowie mit 2 Anschlüssen an die Eisern-Siegener Privatbahn: in Siegen und in Eiserfeld. Ausserdem sind 5 Uebergangsstationen auf Schmalspurbahnen, also ohne Wagenübergang vorhanden, und zwar 4 auf die Kreis Altenaer Schmalspurbahnen (Privatbahn): in Schalksmühle, in Lüdenscheid, in Altena und in Wer-

dohl, sowie 1 Uebergang auf die Rhene-Diemelthalbahn (gleichfalls Privatbahn): in Bredelar.

Was die Verkehrsverhältnisse anbelangt, so dient die Linie Soest-Hagen-Haan-Deutz und Haan-Gerresheim dem bedeutenden Verkehr zwischen dem nördlichen Deutschland einerseits und dem Rhein, Belgien sowie Frankreich andererseits, die Ruhr-Siegbahn dem wechselseitigen Verkehr zwischen dem Kohlengebiet der Ruhr und dem erzreichen Sieggebiet und die Linie Schwerte-Cassel in Anschluss an diejenige von Deutz dem Verkehr zwischen dem Rhein und dem östlichen Mitteldeutschland, besonders Leipzig.

Directionsbezirk Erfurt.

Die königliche Eisenbahndirection zu Erfurt wurde bei Verstaatlichung des Thüringischen Eisenbahnunternehmens mit Allerhöchstem Erlass vom 5. April 1882 errichtet. Ausser diesem sind ihr 1883 die Berlin-Anhaltische, die Oberlausitzer, die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn, Letztere unter Abtrennung vom Directionsbezirk Berlin, sowie die Theilstrecke Gerstungen-Guntershausen der ehemaligen Hessischen Nordbahn unter Abtrennung vom Directionsbezirk Elberfeld, 1888 die Theilstrecke Berlin-Elsterwerda der ehemaligen Berlin-Dresdener Privatbahn unter Abtrennung vom Directionsbezirk Berlin, die Theilstrecke Erfurt-Ilversgehofen der ehemaligen Nordhausen-Erfurter Eisenbahn unter Abtrennung vom Directionsbezirk Frankfurt und die bereits als Staatsbahn gebaute Linie Erfurt-Sangerhausen unter Abtrennung vom Directionsbezirk Magdeburg sowie 1889 die in preussischen Besitz übergegangenen herzoglich gothaischen Staatsbahnen Gotha-Ohrdruf und Fröttstädt-Friedrichroda einverleibt worden. Andererseits ist die aus 1863 stammende Staatsbahnstrecke Erfurt-Ilversgehofen fast ganz in Erfurt-Sangerhausen aufgegangen, nur der Zweig nach dem Steinsalzwerk besteht noch als Anschlussgleis. Der Staat selbst baute innerhalb dieses Bezirks an wichtigeren Linien Plaue-Suhl-Ritschenhausen sowie Eichicht-Probstzella und ausserdem einige Secundärbahnen. Nach dem Stande vom 1. April 1889 umfasste der Directionsbezirk 1760,76 km dem preussischen Staat zu Eigenthum gehörige Linien, und es ist diese Zahl der Berechnung auf Seite 185 zu Grunde gelegt. Hiervon entfielen:

auf preussisches Gebiet	1243,28 km
„ das Königreich Sachsen	86,82 „
„ „ Grossherzogthum Sachsen-Weimar	135,12 „
„ „ Herzogthum Anhalt	86,78 „
„ „ „ Sachsen-Altenburg	0,93 „
„ „ „ Sachsen-Coburg-Gotha	126,85 „
„ „ „ Sachsen-Meiningen	33,21 „
„ „ Fürstenthum Reuss j. L.	16,86 „
„ „ „ Schwarzburg-Rudolstadt	14,84 „
„ „ „ Schwarzburg-Sondershausen	16,27 „
Summa	1760,76 km.

Seitdem sind noch die vom Staat hergestellten Neubaustrecken Naumburg-Artern mit 55,44 km, Wittenberg-Torgau mit 41,75 km, Köthen-Aken mit 12,57 km, Ballstädt-Herbsleben mit 16,72 km und Bufleben-Grossenbehringen mit 17,33 km, die vom preussischen Staat per 1. Juli 1890 gekaufte Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn, bisher Eigenthum der Stadt Schmalkalden, mit 6,88 km und endlich die alte Strecke Sorau-Sagan unter Abzweigung vom Directionsbezirk Berlin mit

12,98 km hinzugetreten. Somit beträgt per August 1890 die Eigenthumslänge 1924,43 km.

Der Directionsbezirk ist gegenwärtig in 6 Betriebsämter eingetheilt, welche ihren Sitz in Berlin, Halle, Weissenfels, Erfurt, Cassel und Dessau haben.

In orographischer Beziehung gehören die nordöstlich von Weissenfels gelegenen Linien des Directionsbezirks dem norddeutschen Tieflande, diejenigen westlich und südlich von Weissenfels aber dem mitteldeutschen Berglande und zwar dem Thüringer Walde, der diesem nördlich vorgelagerten Thüringer Terrasse, der Hainleite und dem Eichsfelde sowie weiter westlich dem Kaufunger Walde an, von welchen der Letztere ein Theil des oberrheinischen Gebirgssystems, alle anderen aber Theile des hercynischen Gebirgssystems sind. Innerhalb des norddeutschen Tieflandes kommt hier bei Jüterbog der hohe Fläming zur Geltung. Hydrographisch gehört das Gebiet des Directionsbezirks drei verschiedenen Stromgebieten an, denjenigen der Oder, der Elbe und der Weser; von dem ersteren kommt nur die Lausitzer Neisse, von dem zweiten die Elbe selbst von Riesa bis nach Rosslau sowie deren Neben- und Zuflüsse Spree, Schwarze Elster, Mulde, Saale, Weisse Elster und von dem Wesergebiet die Quellflüsse dieser, Werra und Fulda, in Frage.

Zur näheren geographischen Besprechung theilen wir das Netz des Directionsbezirks in die Linien Berlin-Halle-Eisenach-Guntershausen (vor Cassel); Berlin-Elsterwerda; Zerbst-Rosslau-Leipzig; Rosslau-Falkenberg-Kohlfurt und Halle-Falkenberg-Sagan und Guben.

I. Berlin-Halle-Eisenach-Guntershausen bei Cassel ist 416 km lang. Sie beginnt in Berlin auf dem Anhalter Bahnhofe, welcher an die Stadtbahn nicht angeschlossen ist, hat bis Halle vorherrschend südwestliche, von da bis Corbetha scharf südliche und weiter bis Cassel vorherrschend westliche Richtung. Bis Weissenfels liegt sie im Tieflande, von hier aus auf der Thüringer Terrasse, bei Eisenach auf dem Thüringer Walde und jenseits der Werra auf dem Kaufunger Walde. Bei Luckenwalde, 50 km von Berlin, überschreitet sie die Nuthe (Nebenfluss der Havel) und trifft dann auf Station Jüterbog. Von hier aus geht die Röderauer Linie südlich nach Dresden ab, und ausserdem ist nordwestlich eine Zweigbahn nach Treuenbrietzen im Bau. Dann bei Wittenberg schneidet die hier zu behandelnde Hauptbahn die Linie Rosslau - Kohlfurt, überschreitet auf fester Brücke die Elbe, entsendet unmittelbar hinter der Brücke, bei Pratau, südlich eine Zweigbahn nach Torgau und trifft später auf den bekannten Eisenbahnknotenpunkt Bitterfeld, kurz vorher die Mulde überbrückend. Hier schneidet sie die Linie Magdeburg-Zerbst-Leipzig, und andererseits ist eine Zweigbahn westlich nach Stumsdorf zur Ausführung angeordnet. Nach weiteren 30 km läuft die Bahn auf dem Centralbahnhof Halle ein, von welchem ausserdem Linien nach Cottbus - Sagan - Guben, nach Leipzig, nach Nordhausen-Cassel, nach Aschersleben und nach Magdeburg ausstrahlen. Die hier zu behandelnde Linie wendet sich nun scharf nach Süden, überschreitet bei Merseburg die Saale, entsendet hier südwestlich eine Zweigbahn nach Mücheln, und ausserdem ist eine solche nordwestlich über Lauchstädt nach Schlettau (Station der Linie Halle-Nordhausen) mit Zweig von Lauchstädt nach Schafstädt zum Bau angeordnet. Bei der nächsten Station Corbetha nimmt sie östlich eine Zweigbahn von Leipzig auf und tritt scharf an die Saale heran, deren Thal sie unter mehrfacher Ueberbrückung des Flusses bis Kösen benutzt. Von Corbetha aus ist eine Zweigbahn südlich nach Deuben zur Ausführung befohlen, weiter bei Weissenfels geht eine Linie südlich über Zeitz und Gera nach Probstzella und dann bei Naumburg

eine solche nordwestlich nach Artern ab. Bei Kösen, wo sie das Saalethal verlässt, tritt sie in das der Ilm, auch diese wiederholt überbrückend, und erreicht in demselben zunächst die Station Grossheringen, wo westlich die zum Directionsbezirk Frankfurt a. M. gehörige Linie nach Straussfurt und südlich die Saal-Eisenbahn (Privatbahn) nach Saalfeld abgeht. Bei Weimar verlässt sie wieder das Thal der Ilm; hier strahlen drei Linien aus, nördlich die Weimar-Rastenberger Privatbahn nach Rastenberg und nach Gr. Rudestedt, südöstlich die Weimar-Geraer Privatbahn und südwestlich die im Privatbetrieb befindliche grossherzoglich weimarische Staatsbahn Weimar-Berka-Blankenhain. Auf der nächsten grösseren Station Erfurt geht nordöstlich eine Zweigbahn nach Sangerhausen sowie nordwestlich die Linie Erfurt-Ilversgehofen-Nordhausen und dann bei Neudietendorf südwestlich die Linie nach Ritschenhausen ab, weiterhin bei Gotha südlich eine Zweigbahn nach Ohrdruf und nördlich eine solche nach Leinefelde, bei Fröttstädt südlich nach Friedrichroda, bei Wutha südlich die im Privatbesitz befindliche Ruhlaer Eisenbahn und endlich bei Eisenach gleichfalls südlich die Werrabahn nach Meiningen-Coburg-Lichtenfels. Bald hinter Eisenach überschreitet die Casseler Linie die Werra, benutzt auf kurze Strecke das Thal derselben und trifft dann auf Station Bebra. Hier geht südwestlich die zum Directionsbezirk Frankfurt a. M. gehörige Linie über Hanau nach Frankfurt ab, und von Norden her fällt die Bahn von Hannover über Göttingen ein. Von Bebra aus benutzt sie das Thal der Fulda, auf dem rechten Ufer des Flusses sich haltend, schneidet bei Malsfeld die Berlin-Wetzlarer Bahn und geht bei Guntershausen, nachdem sie kurz vorher die Fulda überschritten hat, in die Linien des Directionsbezirks Hannover (Main-Weserbahn Cassel-Frankfurt) über. Die Bahn ist durchweg doppelgleisig, und die Maximalsteigung beträgt auf Berlin-Jüterbog 1 : 288, auf Jüterbog-Wittenberg 1 : 150, auf Wittenberg-Bitterfeld 1 : 144, auf Bitterfeld-Halle 1 : 200, auf Halle-Weissenfels 1 : 184, auf Weissenfels-Weimar 1 : 150, auf Weimar-Erfurt-Gotha 1 : 200, auf Gotha-Eisenach-Bebra 1 : 100 und auf Bebra-Guntershausen 1 : 200.

Zu dieser Linie gehören unmittelbar bezw. mittelbar folgende Zweigbahnen:

a. Jüterbog-Röderau ist 78 km lang und hat südliche Richtung. Sie überschreitet zwischen Holzdorf und Herzberg die Schwarze Elster, schneidet bei Falkenberg die Linien Rosslau-Kohlfurt und Halle-Sagan-Guben, tritt zwischen den Stationen Burxdorf und Jakobsthal in das Königreich Sachsen ein und findet von Röderau aus in den sächsischen Staatsbahnen Fortsetzung südöstlich nach Dresden und südwestlich über Riesa nach Chemnitz. Die Anschlusscurven gegen Langenberg und gegen Riesa sind Eigenthum des preussischen Staats, stehen aber in pachtweisem Betriebe der sächsischen Staatsbahnverwaltung. Die Bahn ist doppelgleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 354.

b. Wittenberg (Pratau)-Torgau trennt sich unmittelbar hinter der Elbbrücke bei dem Dorfe Pratau von der Hauptbahn, hat von da aus eine Neubaulänge von 42 km und führt in südöstlicher Richtung, stets in der Nähe der Elbe verbleibend, auf dem linken Ufer des Stromes über Pretzsch nach Torgau (Station der Linie Halle-Sagan-Guben). Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 200 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Von Pretzsch aus ist eine Zweigbahn südwestlich nach Eilenburg zum Bau angeordnet.

c. Merseburg-Mücheln ist 16 km lang und führt in südwestlicher Richtung bis zu ihrem Endpunkte. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut,

hat ein Steigungsmaximum von 1 : 200 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von $2^1/_2$ Minuten pro 1 km betrieben.

d. Corbetha-Leipzig ist 31 km lang, überschreitet bald nach ihrem Trennungspunkt von der Hauptbahn die Saale, führt bei nordöstlicher Hauptrichtung über den Leipziger Sammelbahnhof Leutsch, überschreitet hier die Weisse Elster und mündet innerhalb der Stadt Leipzig auf besonderem, dem Thüringer Bahnhofe. Die Bahn ist doppelgleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 160.

e. Weissenfels-Probstzella ist 153 km lang und führt bei südöstlicher Richtung zunächst nach Zeitz, wo von Nordosten her eine Zweigbahn von Leipzig und östlich die Altenburg-Zeitzer Privatbahn (in sächsischem Staatsbetrieb) einfällt; ausserdem ist von hier aus noch eine Zweigbahn westlich nach Camburg (Station der Saal-Eisenbahn) zum Bau angeordnet. Von Zeitz ab benutzt die Probstzellaer Linie das Thal der Weissen Elster und beschreibt mit dieser einen weiten Bogen nach Westen. Auf dieser Strecke geht bei Crossen westlich die Eisenberg-Crossener Privatbahn ab, und bei Gera fällt von Westen her die Weimar-Geraer Privatbahn sowie von Osten die sächsische Staatsbahnlinie Gössnitz-Gera ein. Nun verfolgt die Bahn, noch weiter im Thal der Weissen Elster verbleibend, südliche Richtung, führt über Wolfsgefährt, wo die sächsische Staatsbahnlinie südöstlich nach Weischlitz abgeht, und über Weida, wo die sächsischen Staatsbahnlinien östlich nach Werdau und südlich nach Mehltheuer ausstrahlen. Von Weida aus der Stadt Saalfeld zustrebend, nimmt die Probstzellaer Linie nunmehr südwestliche Richtung an, verlässt hiermit das Thal der Weissen Elster, führt über Triptis, von wo aus eine Zweigbahn südwestlich nach Blankenstein i. Th. im Bau ist, weiter über Neustadt a. d. Orla und über Pössneck, wo von Nordwesten her eine Zweigbahn der Saal-Eisenbahn von Orlamünde einfällt, und erreicht dann die Stadt Saalfeld, die gleichzeitig Endpunkt der Saal-Eisenbahn von Grossheringen her ist. Nun wendet sie sich nach Süden, überschreitet bei Eichicht die Saale und findet hinter Probstzella auf der südlichen Grenze des herzoglich meiningenschen Gebiets gegen das Königreich Bayern in der bayerischen Staatsbahn Fortsetzung über Ludwigstadt-Hochstadt-Lichtenfels südlich nach Nürnberg und München und westlich nach Würzburg. Der preussische Staatsbahnbesitz reicht hier also bis an die Nordgrenze Bayerns, doch steht die Endstrecke von Probstzella in Meiningen bis zur bayerischen Grenze in pachtweisem Betrieb der bayerischen Staatsbahnverwaltung.

Die nördliche Theilstrecke der Bahn von Weissenfels bis Gera ist bereits doppelgleisig, auf Gera-Weida ist das zweite Gleis im Bau, Weida-Saalfeld-Probstzella aber hat nur ein Gleis. Die Maximalsteigung beträgt auf Weissenfels-Zeitz 1 : 100, auf Zeitz-Gera 1 : 200 und auf Gera-Saalfeld-Probstzella wieder 1 : 100. Die Station Saalfeld wird übrigens auch noch Endpunkt der bereits im Bau befindlichen preussischen Staatsbahnlinie nordwestlich von Arnstadt her, welche als Vollbahn zur Ausführung kommt.

e 1. Leipzig-Zeitz zweigt auf Station Leutsch von der unter d. genannten Linie in südwestlicher Richtung ab und hat von hier aus eine Neubaulänge von 38 km. Sie hält sich stets in der Nähe des linken Ufers der Weissen Elster, führt über Plagwitz/Lindenau, wo westlich zwei Anschlusslinien der sächsischen Staatsbahnen einfallen, und mündet auf Station Zeitz in die Probstzellaer Linie. Sie ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 150.

f. Naumburg-Artern ist 55 km lang und führt unter Benutzung des Unstrutthales bei mehrfacher Ueberbrückung des Flusses und vorherrschend

nordwestlicher Richtung nach Artern (Station der Linie Erfurt-Sangerhausen). Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 125 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

g. Erfurt-Sangerhausen ist 69 km lang, hat nordöstliche Richtung, führt über Gr. Rudestedt, wo östlich ein Zweig der Weimar-Rastenberger Privatbahn einfällt, und schneidet dann bei Sömmerda die zum Directionsbezirk Frankfurt a. M. gehörige Linie Straussfurt-Grossheringen. Von hier aus benutzt sie das Thal der Unstrut auf dem rechten Ufer des Flusses, trifft auf Reinsdorf, von wo eine Zweigbahn westlich nach Frankenhausen im Bau ist, und nimmt bei Artern südöstlich die Linie von Naumburg auf. Unter Ueberbrückung der Unstrut trennt sie sich wieder von dieser, tritt darauf in das Thal der Helme, geht über Oberröblingen und mündet bei Sangerhausen in die Linie Halle-Nordhausen-Cassel bezw. Berlin-Blankenheim-Niederhone des Directionsbezirks Frankfurt a. M. Die Bahn ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100. Zu erwähnen bleibt noch, dass von Oberröblingen aus eine Zweigbahn östlich nach Allstedt zur Ausführung angeordnet ist.

h. Erfurt-Ilversgehofen bildet die Anfangsstrecke der Linie Erfurt-Nordhausen, welche in ihrem übrigen Theil zum Directionsbezirk Frankfurt a. M. gehört. Die hier in Frage kommende Theilstrecke ist 5 km lang, hat nordwestliche Richtung und ist eingleisig.

i. Neudietendorf-Ritschenhausen ist 75 km lang und hat vorherrschend südwestliche Richtung, weicht aber in zahlreichen Krümmungen von dieser ab. Sie führt zunächst über Arnstadt, von wo aus die bei I e. erwähnte Linie nach Saalfeld im Bau ist und wo ausserdem nordöstlich eine Privatbahn nach Ichtershausen abgeht, überbrückt hier den Gerafluss, entsendet dann bei Plaue südöstlich eine Zweigbahn nach dem Badeorte Ilmenau, geht nochmals über die Gera, führt über Gräfenroda und Suhl, schneidet bei Grimmenthal die Werrabahn (Eisenach-Lichtenfels) und findet von Ritschenhausen aus in der bayerischen Staatsbahn Fortsetzung nach Schweinfurt und Würzburg. Auf 28 km von Gräfenroda bis Suhl, ist sie doppelgleisig, im Uebrigen aber eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 100. Von Gräfenroda aus ist eine Zweigbahn nordwestlich nach Ohrdruf und von Zella/Mehlis (nördlich von Suhl) eine solche gleichfalls nordwestlich nach Schmalkalden und Kleinschmalkalden im Bau.

i 1. Plaue-Ilmenau ist 19 km lang, hat zuerst südliche und dann östliche Richtung und findet von Ilmenau aus in einer Privatbahn Fortsetzung nach Süden bis Grossbreitenbach. Sie ist als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 70

k. Gotha-Ohrdruf ist 17 km lang, führt in südlicher Richtung zunächst nach Georgenthal, wendet sich dann nach Südosten und erreicht bei der Stadt Ohrdruf gegenwärtig noch ihren Endpunkt, doch ist die Fortsetzung von hier bis an die Ritschenhausener Linie bei Gräfenroda bereits im Bau. Ausserdem sind von der Station Georgenthal aus noch zwei Zweigbahnen im Bau bezw. in der Bauvorbereitung und zwar südwestlich nach Tambach und nordwestlich nach Friedrichroda. Die Ohrdrufer Linie ist als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit 2 Minuten Fahrgeschwindigkeit pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 89.

l. Gotha-Leinefelde ist 58 km lang und hat vorherrschend nordwestliche Richtung. Auf der ersten Station hinter Gotha, bei Bufleben, entsendet sie

eine Zweigbahn westlich nach Grossenbehringen und auf der nächsten bei Ballstädt eine solche nordöstlich nach Herbsleben. Von hier aus benutzt sie das Thal der Unstrut auf dem rechten Ufer des Flusses sich haltend, führt in diesem über Langensalza bis Mühlhausen, trennt sich hier unter Ueberbrückung der Unstrut von dieser und geht auf Station Silberhausen/Dingelstädt kurz vor Leinefelde auf die Strecke Niederhone-Leinefelde des Directionsbezirks Frankfurt a. M. über. Sie ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 95. Von Langensalza aus ist eine Zweigbahn südöstlich nach Gräfentonna (Station der Linie Ballstädt-Herbsleben) zur Ausführung befohlen.

11. Bufleben-Grossenbehringen ist 17 km lang und führt in westlicher Richtung bis zu dem genannten Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 80 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

12. Ballstädt-Herbsleben ist 17 km lang, hat bis Gräfentonna nördliche, dann nordöstliche Richtung, führt über Döllstädt und endet gegenwärtig noch bei Herbsleben am rechten Unstrutufer. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 40 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Von Döllstädt aus ist eine Zweigbahn nach Walschleben (Station der Linie Nordhausen-Erfurt) und von Herbsleben eine solche nördlich nach Tennstädt zur Ausführung angeordnet.

m. Fröttstädt-Friedrichroda ist 9 km lang, hat südliche Richtung, führt über Waltershausen und findet in Friedrichroda gegenwärtig noch ihren Endpunkt, doch ist die Fortsetzung südöstlich nach Georgenthal (an der Gotha-Ohrdrufer Linie) bereits zur Ausführung angeordnet. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 42 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Von den vorgenannten Zweigbahnen der Linie Berlin-Halle-Erfurt-Cassel liegen die von Jüterbog nach Röderau, von Merseburg nach Mücheln, sowie die von Leipzig nach Corbetha und nach Zeitz innerhalb des norddeutschen Tieflandes, alle übrigen dagegen gehören dem mitteldeutschen Bergland an, und zwar die nördlich von der Hauptlinie gelegenen sowie die kürzeren südlich derselben der Thüringer Terrasse, die Probstzellaer und die Ritschenhausener Linie aber reichen noch auf den Thüringer Wald hinauf.

II. Berlin-Elsterwerda ist 123 km lang, liegt durchweg im Tieflande und hat vorherrschend südliche Richtung. Sie beginnt gleichfalls auf dem Anhalter Bahnhofe in Berlin, hat bis Zossen gemeinsames Planum mit der Preussischen Militärbahn, welche sich hier von der Elsterwerdaer Linie trennt und in südwestlicher Richtung nach dem Artillerie-Schiessplatz bei Sperenberg führt. Bei Uckro/Luckau nimmt die hier zu behandelnde Bahn von Westen her die Dahme-Uckroer Privatbahn auf, schneidet bei Kirchhain die Linie Halle-Guben, trifft bei Elsterwerda auf die Linie Rosslau-Kohlfurt und findet von hier aus Fortsetzung in den sächsischen Staatsbahnen südöstlich nach Dresden und südwestlich nach Riesa. Die Eigenthumsgrenze liegt bei dieser Linie nicht auf der preussisch-sächsischen Landesgrenze, sondern bereits auf Bahnhof Elsterwerda in Preussen. Die Bahn ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 200.

III. Zerbst-Rosslau-Leipzig beginnt auf der nordwestlichen Grenze des hier in Frage kommenden Theils des Herzogthums Anhalt gegen Preussen hinter Zerbst in Richtung auf Magdeburg und hat von hier aus eine Eigenthumslänge von 80 km. Sie führt in zunächst südöstlicher Richtung nach

Rosslau, wo östlich die Linie Rosslau-Kohlfurt abgeht, wendet sich dann scharf nach Süden, überschreitet auf fester Brücke die Elbe und tritt hiermit auf das linke Ufer der Mulde, welche sie ohne Uferwechsel bis Bitterfeld begleitet. Bei Dessau, der ersten Station nach Rosslau, entsendet sie südwestlich eine Zweigbahn nach Köthen, schneidet bei Bitterfeld die Linie Berlin-Halle, bei Delitzsch die Linie Halle-Guben, tritt hinter Station Rackwitz in das Königreich Sachsen ein und mündet in den Eisenbahnknotenpunkt Leipzig, zunächst auf den Berliner Bahnhof, ist aber in einer der preussischen Staatsbahnverwaltung gehörigen Verbindungsbahn bis zu dem bayerischen Bahnhofe der sächsischen Staatsbahnverwaltung verlängert. Von Leipzig gehen ausserdem Bahnen aus nach Eilenburg, nach Halle-Magdeburg, nach Corbetha und nach Zeitz (dies sämmtlich preussische Staatsbahnen), sowie nach Hof, nach Chemnitz und nach Dresden (sächsische Staatsbahnen). Die Zerbster Linie ist doppelgleisig und hat auf Zerbst-Delitzsch ein Steigungsmaximum von 1 : 200, auf Delitzsch-Leipzig jedoch ein solches von 1 : 150.

Zu dieser Linie erscheinen unmittelbar bezw. mittelbar als Zweigbahnen:

a. Dessau-Köthen ist 21 km lang, hat südwestliche Richtung und findet in Köthen in den Linien des Directionsbezirks Magdeburg Fortsetzung nach Aschersleben und weiter nach dem Harz. Sie ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100.

a 1. Köthen-Aken ist 13 km lang und führt in nordöstlicher Richtung nach der hart am linken Elbufer gelegenen Stadt Aken. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 61 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Haupt- und Zweigbahnen liegen im norddeutschen Tieflande.

IV. Rosslau-Falkenberg-Kohlfurt ist 234 km lang und gehört durchweg dem norddeutschen Tieflande an. Sie bildet von Rosslau aus die Fortsetzung der Linie Magdeburg-Zerbst, führt auf dem rechten Elbufer in östlicher Richtung zunächst nach Wittenberg, schneidet hier die Linie Berlin-Halle, nimmt nun südöstliche Richtung an, überbrückt bei Jessen die Schwarze Elster, kreuzt bei Falkenberg die Linien Jüterbog-Röderau und Halle-Guben, wendet sich nun mehr nach Osten, schneidet bei Elsterwerda die Linie Berlin-Elsterwerda-Dresden, bei Ruhland die Linie Frankfurt a. O.-Grossenhain, bei Hohenbocka die Linie Lübbenau-Kamenz, führt über Hoyerswerda, kreuzt bei Horka die Linie Berlin-Görlitz (die drei zuletzt aufgeführten Strecken gehören zum Directionsbezirk Berlin), überbrückt dann die Lausitzer Neisse und mündet in den Eisenbahnknotenpunkt Kohlfurt, von hier aus in den Linien des Directionsbezirks Berlin Fortsetzung nach Breslau und nach Glatz findend. Auf der ersten Theilstrecke Rosslau-Wittenberg ist sie doppelgleisig, von da ab jedoch eingleisig. Die Maximalsteigungen betragen auf Rosslau-Wittenberg 1 : 180, auf Wittenberg-Falkenberg 1 : 185, auf Falkenberg-Hoyerswerda 1 : 200 und auf Hoyerswerda-Kohlfurt 1 : 150.

V. Halle-Falkenberg-Cottbus-Sagan und Guben ist in der gemeinschaftlichen Strecke Halle-Cottbus 174 km, auf Cottbus-Sagan 72 km und auf Cottbus-Guben 38 km lang. Sie führt von Halle aus in östlicher Richtung zunächst bis Delitzsch, schneidet hier die Strecke Bitterfeld-Leipzig, hat nun bis Eilenburg südöstliche Richtung und nimmt dort von Südwesten her eine Zweigbahn von Leipzig auf, während in nordöstlicher Richtung eine solche nach Pretzsch zum Bau angeordnet ist. Unmittelbar hinter Eilenburg überschreitet die Hauptbahn die Mulde und, nunmehr nordöstliche Richtung ver-

folgend, weiter bei Torgau, wo nordwestlich die Zweigbahn von Wittenberg (Pratau) einfällt, auf fester Brücke die Elbe, schneidet bei Falkenberg die Linien Jüterbog-Röderau und Rosslau-Kohlfurt, bei Dobrilugk/Kirchhain die Linie Berlin-Elsterwerda, nimmt dann bei Finsterwalde südöstlich die Zschipkau-Finsterwalder Privatbahn auf, kreuzt bei Calau die Linie Lübbenau-Camenz und läuft dann in den Eisenbahnknotenpunkt Cottbus ein, hier die Spree überbrückend. Nun gabelt sie sich in die Linien südöstlich nach Sagan und nordöstlich nach Guben.

Die Erstere überschreitet bei Forst, wo demnächst eine Zweigbahn südlich von Weisswasser einmünden wird, die Lausitzer Neisse, schneidet bei Sorau die Linie Gassen-Kohlfurt des Directionsbezirks Berlin und mündet auf Station Sagan in die Linie Gassen-Arnsdorf desselben Directionsbezirks, findet andererseits aber in den Linien des Directionsbezirks Breslau auch Fortsetzung östlich nach Glogau und Lissa i. P. Ausserdem ist von Sagan aus seitens des Directionsbezirks Breslau eine Zweigbahn nordöstlich nach Freystadt im Bau, welche kurz vor der Eröffnung steht.

Die Gubener Linie führt über Peitz und mündet auf Station Guben in die Linie Berlin-Breslau des Directionsbezirks Berlin, findet andererseits aber in den Linien desselben Directionsbezirks auch Fortsetzung nordöstlich nach Posen.

Gegenwärtig ist die ganze Bahn noch eingleisig, doch ist auf 79 km der gemeinschaftlichen Strecke, von Eilenburg bis Finsterwalde, das zweite Gleis in der Ausführung begriffen. Die Maximalsteigung beträgt auf Halle-Falkenberg 1 : 200, auf Falkenberg-Cottbus wiederholt 1 : 150, auf Cottbus-Sagan gleichfalls 1 : 150 und auf Cottbus-Guben 1 : 130.

Zu dieser Linie gehört nur eine Zweigbahn:

a. Leipzig-Eilenburg ist 24 km lang, beginnt in Leipzig auf eigenem, dem Eilenburger Bahnhofe, tritt hinter Taucha auf preussisches Gebiet und mündet bei nordöstlicher Richtung auf Bahnhof Eilenburg in die Hauptbahn. Sie ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 200. — Haupt- und Zweigbahn liegen im norddeutschen Tieflande.

VI. Von den übrigen Linien des Directionsbezirks gegenwärtig noch getrennt liegend, ist die per 1. Juli 1890 käuflich erworbene Linie Wernshausen-Schmalkalden hier noch gesondert aufzuführen. Dieselbe geht von Station Wernshausen der Werrabahn aus, überschreitet kurz darauf die Werra und führt in östlicher Richtung bis zur Stadt Schmalkalden, wo sie gegenwärtig noch ihren Endpunkt findet, jedoch ist die Fortsetzung einerseits südöstlich nach Zella/Mehlis an die Ritschenhausener Linie und andererseits nördlich nach Kleinschmalkalden bereits im Bau. Die Bahn liegt auf dem Thüringer Walde, ist 7 km lang, als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Das Steigungsmaximum beträgt 1 : 100.

VII. Summarisch sind noch die Anschlussstrecken der Linien Berlin-Jüterbog und Berlin-Elsterwerda an die Berliner Ringbahn, die Anschlusscurven bei Röderau, die Verbindungs- und Anschlussstrecken bei Leipzig und Halle sowie die Anschlusscurven bei Malsfeld, bei Falkenberg, bei Rosslau, bei Delitzsch, bei Hohenbocka und bei Horka mit zusammen 37 km aufzuführen.

Wie bei den einzelnen Linien bereits erwähnt, sind die Endstrecke der Probstzellaer Linie von Station Probstzella bis an die bayerische Landesgrenze mit 1,69 km an die bayerische und die Anschlusscurven bei Röderau

mit 2,10 km an die königlich sächsische Staatsbahnverwaltung verpachtet, und es ergiebt sich somit gegenüber der Eigenthumslänge von 1924,43 km eine Betriebslänge von 1920,74 km.

Der hier in Frage kommende Hauptstrom, die Elbe, ist in den Linien des Directionsbezirks dreimal überbrückt, bei Rosslau, bei Wittenberg und bei Torgau. Tunnel sind 8 Stück vorhanden mit einer Gesammtlänge von rund 5 km.

An die Bahnnetze fremder Verwaltungen sind 43 Anschlusspunkte vorhanden mit 8 Anschlüssen an den Directionsbezirk Berlin: in Berlin (an die Berliner Ringbahn), in Guben, in Sorau, in Sagan, in Cottbus, in Calau, in Kohlfurt, in Horka, in Hohenbocka und in Ruhland; mit 1 Anschluss an den Directionsbezirk Breslau: in Sagan; mit 8 Anschlüssen an den Directionsbezirk Frankfurt a. M.: in Halle, in Grossheringen, in Sömmerda, in Sangerhausen, in Ilversgehofen, in Silberhausen/Dingelstädt (bei Leinefelde), in Bebra und in Malsfeld; mit 4 Anschlüssen an den Directionsbezirk Magdeburg: in Leipzig, in Halle, in Köthen und auf der anhalt-preussischen Landesgrenze hinter Zerbst; mit 1 Anschluss an den Directionsbezirk Hannover: in Guntershausen; mit 1 Anschluss an die Preussische Militärbahn: in Zossen; mit 7 Anschlüssen an die königlich sächsischen Staatsbahnen: in Elsterwerda, in Röderau, in Leipzig, in Plagwitz/Lindenau, in Gera, in Wolfsgefährt und in Weida; mit 2 Anschlüssen an die bayerischen Staatsbahnen: auf der Grenze hinter Probstzella und in Ritschenhausen; mit 1 Anschluss an die Dahme-Uckroer Privatbahn: in Uckro/Luckau; mit 1 Anschluss an die Zschipkau-Finsterwalder Privatbahn: in Finsterwalde; mit 1 Anschluss an die Altenburg-Zeitzer Privatbahn (in Betrieb der sächsischen Staatsbahnverwaltung): in Zeitz; mit 2 Anschlüssen an die Saal-Eisenbahn: in Grossheringen und in Saalfeld; mit 2 Anschlüssen an die Weimar-Geraer Privatbahn: in Weimar und in Gera; mit 1 Anschluss an die Eisenberg-Crossener Privatbahn: in Crossen; mit 1 Anschluss an die grossherzoglich weimarische Staatsbahn Weimar-Berka-Blankenhain: in Weimar; mit 1 Anschluss an die Ruhlaer Privatbahn: in Wutha; mit 3 Anschlüssen an die Werrabahn: in Eisenach, in Wernshausen und in Grimmenthal, sowie mit 2 Anschlüssen an die thüringischen Secundärbahnen des Eisenbahnunternehmers Bachstein: in Arnstadt und in Ilmenau. Ausserdem sind Weimar und Gr. Rudestedt noch Uebergangsstationen auf die schmalspurige Weimar-Rastenberger Privatbahn.

Was nun die Verkehrsverhältnisse anbelangt, so dient die Theilstrecke Berlin-Bebra (der Hauptbahn Berlin-Cassel) dem Verkehr nach Frankfurt a. M., Baden und den Reichslanden, die Theilstrecke Berlin-Neudietendorf zusammen mit der Ritschenhausener Linie dem Verkehr nach dem westlichen Bayern und Württemberg, die Theilstrecke Berlin-Weissenfels zusammen mit der Probstzellaer Linie dem Verkehr nach dem östlichen Bayern, die Theilstrecke Berlin-Jüterbog zusammen mit der Röderauer Linie und die Linie Berlin-Elsterwerda dem Verkehr nach dem Königreich Sachsen und Oesterreich, die Theilstrecken Berlin-Bitterfeld und Bitterfeld-Leipzig zusammen dem Verkehr nach dem westlichen Sachsen und nach Bayern, die Linie Zerbst-Rosslau-Leipzig dem Verkehr aus dem nordwestlichen Deutschland, speciell von Bremen und Hamburg, nach Leipzig und weiter nach Süden, die Linie Rosslau-Falkenberg-Kohlfurt dem Verkehr von Magdeburg nach Breslau und endlich die Linie Halle bezw. Leipzig-Eilenburg-Sagan und Guben dem Verkehr von den beiden westlichen Endpunkten und aus dem südwestlichen Deutschland nach den Provinzen Schlesien, Posen, Ost- und Westpreussen.

Directionsbezirk Frankfurt a. M.

In Anbetracht der damals nahe bevorstehenden Eröffnung der an die Bebra-Hanauer Eisenbahn (s. Seite 229) anschliessenden Staatsbahnlinie Hanau-Offenbach-Frankfurt a. M. wurde mit Allerhöchstem Erlass vom 14. September 1873 per 1. April 1874 die Verlegung der königlichen Direction der Bebra-Hanauer Eisenbahn von Cassel nach Frankfurt a. M., die Zutheilung der genannten neuen Strecke zu dieser und die Aenderung der Firma in „Königliche Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M." verfügt. Der Verwaltungsbezirk derselben erstreckte sich zunächst auf die Linie Bebra-Hanau-Frankfurt mit der Elm-Gemündener Zweigbahn und auf die alte Frankfurt-Offenbacher Eisenbahn (s. Seite 317), welche bei Eröffnung der neuen Staatsbahnlinie Hanau-Offenbach-Frankfurt am 15. November 1873 aus ihren bisherigen Beziehungen zur Main-Neckarbahn ausschied. Hierzu traten im Lauf der Jahre die seitens des Staats hergestellten Neubaustrecken Bebra-Niederhone-Friedland, Leinefelde-Eschwege-Niederhone-Treysa (Letztere ein Theil der Berlin-Wetzlarer Bahn), Cassel-Waldkappel und Hanau-Friedberg, ferner Arenshausen-Friedland-Göttingen (unter Abzweigung von der Eisenbahndirection Hannover) und die 1876 vom Staat käuflich erworbene Halle-Casseler Zweigbahn (Halle-Münden, Theil des Magdeburg-Leipziger Eisenbahnunternehmens). Laut Allerhöchstem Erlass vom 21. Februar 1880 wurde dieser Verwaltungsbezirk per 1. April 1880 mit denjenigen der königlichen Eisenbahndirectionen zu Saarbrücken und zu Wiesbaden zu einem Verwaltungsbezirk unter der „Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M." vereinigt*) und dieser

*) Mit Allerhöchstem Erlass vom 28. November 1847 war als erste preussische Staatsbahnbehörde die „Königliche Kommission für den Bau der Saarbrücker Eisenbahn" in Saarbrücken eingesetzt worden. Als dann die Vollendung der ganzen Linie von der Landesgrenze zwischen Preussen und der bayerischen Rheinpfalz bei Wellesweiler/Bexbach über Neunkirchen und St. Johann/Saarbrücken bis zu der damaligen französischen Grenze bei Forbach bevorstand, wurde mit Allerhöchstem Erlass vom 22. Mai 1852 die bisherige Kommission aufgelöst und eine neue Behörde zur Verwaltung und Leitung des Betriebes der Saarbrücker Eisenbahn unter der Firma „Königliche Direction der Saarbrücker Eisenbahn" zu Saarbrücken eingesetzt, bei Zutheilung der in Staatsverwaltung stehenden Rhein-Nahe-Privatbahn aber diese Firma mit Allerhöchstem Erlass vom 1. Juli 1859 in „Königliche Eisenbahn-Direction zu Saarbrücken" umgeändert. Nach und nach traten noch die neu erbauten Staatsbahnlinien Saarbrücken-Saarlouis-Conz-Trier mit Zweig an die luxemburgische Grenze bei Wasserbillig, Saarbrücken-französische Grenze gegen Saargemünd, Saarbrücken-Schleifmühle-Neunkirchen (Fischbachbahn) und Coblenz-Trier-lothringische Grenze bei Perl mit Zweigen nach Conz und an die Grenze bei Wasserbillig (Moselbahn) sowie zahlreiche Zweigbahnen in die einzelnen Kohlenwerke hinzu, und so umfasste dieser Verwaltungsbezirk bei Zutheilung an die Eisenbahndirection Frankfurt a. M., abgesehen von der Rhein-Nahe Bahn, 365 km dem preussischen Staat zu Eigenthum gehörige Linien.

Die in 1866 an Preussen überkommene Nassauische Staatsbahn Wiesbaden-Oberlahnstein-Wetzlar blieb zunächst unter der bisherigen Direction als besonderer Verwaltungsbezirk bestehen, die Firma dieser wurde aber mit Allerhöchstem Erlass vom 15. September 1866 auf „Königliche Eisenbahndirection in Wiesbaden" abgeändert. Im Jahre 1872 erhielt sie noch die verstaatlichte Taunusbahn (Frankfurt a. M.-Wiesbaden mit Zweigen nach Soden und nach

gleichzeitig die Linie Berlin-Blankenheim sowie auch noch in demselben Jahre die vom Staat käuflich erworbene Homburger Eisenbahn einverleibt. Bereits 1881 aber wurden die links des Rhein gelegenen Strecken, also der frühere Bezirk der Saarbrücker Direction, von dem Frankfurter wieder abgezweigt und dem neu gebildeten zu Köln linksrheinisch unterstellt, 1887 dagegen die inzwischen käuflich erworbene Nordhausen-Erfurter Eisenbahn einschliesslich der ehemaligen Saal-Unstrutbahn dem Frankfurter Directionsbezirk überwiesen, hiervon 1888 die südliche Theilstrecke Erfurt-Ilversgehofen jedoch wieder abgetrennt und dem Directionsbezirk Erfurt unterstellt, nachdem bereits 1883 die Anfangsstrecke der Blankenheimer Linie von Station Charlottenburg bis Dreilinden/Wannsee zum Directionsbezirk Berlin übergetreten war. Ausserdem ist die frühere Strecke Arenshausen-Friedland ausser Betrieb gesetzt worden. Die neuerer Zeit vom Staat gebauten Linien dieses Directionsbezirks haben nur lokale Bedeutung. Mit den hier in Rede stehenden Bahnen umfasste der Directionsbezirk am 1. April 1889: 1251,15 km dem preussischen Staat zu Eigenthum gehörige Linien, und es ist diese Zahl der Berechnung auf Seite 185 zu Grunde gelegt. Hiervon entfielen:

auf preussisches Gebiet	1126,98	km
„ das Grossherzogthum Hessen	25.93	„
„ „ „ Sachsen-Weimar	20,83	„
„ „ Herzogthum Anhalt	44,22	„
„ „ Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen	33,19	„
Summa	1251,15	km.

Seitdem sind noch die vom Staat hergestellten Neubaustrecken Berga-Rottleberode mit 9,52 km, Fulda-Bieberstein mit 14,10 km, Wiesbaden-Langenschwalbach mit 21,00 km hinzugetreten, und es beträgt somit per August 1890 die Eigenthumslänge des Directionsbezirks 1295,77 km.

Der Directionsbezirk ist in vier Betriebsämter eingetheilt, welche ihren Sitz in Berlin, in Nordhausen, in Wiesbaden und in Frankfurt a. M. haben.

Orographisch liegt nur ein Theil der Blankenheimer Linie, von Berlin bis Sandersleben, im norddeutschen Tieflande, alle anderen Linien gehören dem mitteldeutschen Berglande an, und zwar kommen hierbei der Harz, die Hainleite, das Eichsfeld und die Thüringer Terrasse als Theile des hercynischen Gebirgssystems, der Kaufunger Wald, die Hohe Rhön und das Vogelsgebirge als Theile des oberrheinischen Gebirgssystems und der Taunus als Theil des niederrheinisch-westfälischen Schiefergebirges zur Geltung.

In hydrographischer Beziehung gehören die Linien des Directionsbezirks drei verschiedenen Stromgebieten an, dem der Elbe, der Weser und des Rhein. Von dem Ersteren kommt die Elbe selbst und von ihren Neben- und Zuflüssen Saale, Unstrut, Wipper, Helbe, Helme, Bode und der Gerafluss, vom Stromgebiet der Weser deren Quellflüsse Werra und Fulda und der Zufluss Schwalm,

---

Biebrich) zugetheilt, und ausserdem wurden ihr im Lauf der Jahre die seitens des Staats hergestellten Neubaustrecken Wetzlar-Lollar, Diez-Zollhaus, Limburg-Hadamar und vor Allem Hohenrhein-Horchheim-Coblenz mit fester Rheinbrücke als Anfangsstrecke der Moselbahn unterstellt. In diesen Strecken umfasste der Verwaltungsbezirk bei Zutheilung zur Eisenbahndirection Frankfurt a M. 284 km dem preussischen Staat zu Eigenthum gehörige Linien.

vom Stromgebiet des Rhein aber dieser selbst, der Main mit der hessischen Kinzig und die Lahn zur Geltung.

Die Linien des Directionsbezirks, von Berlin bis zum Rhein reichend, erscheinen wie eine einzige lange Linie nebst verschiedenen von dieser ausstrahlenden Zweigen; einzelne der Letzteren aber charakterisiren sich zusammen mit Theilstrecken der Hauptbahn als besondere wichtige Verkehrsstrassen, und wir gruppiren deshalb die verschiedenen Theile von diesem Gesichtspunkte aus. Hiernach erhalten wir drei grosse Linien: Berlin-Blankenheim-Niederhone-Frankfurt, ferner Berlin-Niederhone-Treysa und Lollar-Coblenz zusammengehörend, und Halle-Münden (vor Cassel), wozu ausserdem noch Frankfurt a. M.-Niederlahnstein (vor Coblenz) kommt.

I. Berlin-Blankenheim-Niederhone-Frankfurt a. M. beginnt auf dem Bahnhofe Charlottenburg der Berliner Stadtbahn in unmittelbarem Anschluss an diese, doch gehört die Anfangsstrecke Charlottenburg-Wannsee gegenwärtig zum Directionsbezirk Berlin, so dass das Eigenthum des Directionsbezirks Frankfurt a. M. erst auf Bahnhof Wannsee beginnt, von wo aus die Bahn in den Linien des Directionsbezirks Magdeburg aber auch an den Potsdamer Bahnhof in Berlin angeschlossen ist. Von Wannsee bis Frankfurt a. M. ist die Bahn 521 km lang. Sie führt in südwestlicher Richtung über Belitz und Belzig, schneidet bei Güterglück die Linie Magdeburg-Zerbst des Directionsbezirks Magdeburg, überschreitet bei Barby auf fester Brücke die Elbe, kreuzt bei Calbe die Linie Magdeburg-Halle-Leipzig, bei Güsten die Linie Köthen-Aschersleben und bei Sandersleben die Linie Halle-Aschersleben des Directionsbezirks Magdeburg. Hierbei begleitet sie von Güsten aus unter mehrmaliger Ueberbrückung des Flusses die Wipper. Bei Sandersleben tritt sie an den östlichen Rand des Harzes heran, führt über Hettstedt und Mansfeld, vereinigt sich bei Blankenheim mit der östlich von Halle kommenden Strecke Halle-Münden und nimmt nun westliche Richtung an, welche sie bis Leinefelde beibehält. Auf dieser Strecke führt sie zwischen Harz und Hainleite, geht über Sangerhausen, wo südlich die zum Directionsbezirk Erfurt gehörige Linie Erfurt-Sangerhausen einfällt, tritt jetzt in das Thal der Helme (goldene Aue), auf dem linken nördlichen Ufer derselben sich haltend, entsendet bei Berga eine Zweigbahn nordwestlich nach Rottleberode, überschreitet bei Nordhausen, wo nordwestlich eine zum Directionsbezirk Hannover gehörige Linie von Northeim einfällt, die Helme, verlässt hiermit das Thal derselben, entsendet bei Wolkramshausen eine Zweigbahn südöstlich nach Erfurt, überbrückt bei Bleichrode die Bode und trifft auf die Station Leinefelde, nach welcher seitens der Direction Hannover eine Zweigbahn nördlich von Duderstadt im Bau ist. Hier wendet sie sich nach Südwesten und trennt sich damit von der Mündener Linie, welche weiter nach Westen führt, sowie auch vom Harz. Sie tritt nun auf das Eichsfeld, geht über Silberhausen/Dingelstedt, wo südöstlich eine zum Directionsbezirk Erfurt gehörende Zweigbahn nach Gotha abgeht, überschreitet später bei Eschwege die Werra und trifft auf Station Niederhone. Bis hierher dient die behandelte Bahn den beiden Relationen Frankfurt und Coblenz gemeinschaftlich, trennt sich nun aber in zwei besondere Linien, und ausserdem fällt hier von Norden her eine Zweigbahn von Göttingen ein. Die Frankfurter Linie nimmt jetzt mehr südliche Richtung an, tritt auf den Kaufunger Wald, schneidet bei Bebra die Linie Erfurt-Cassel, überbrückt bald darauf die Fulda zum ersten, bei Hersfeld zum zweiten Male, tritt nun auf die Hohe Rhön und erreicht den Eisenbahnknotenpunkt Fulda, hier den gleichnamigen Fluss zum

dritten Male überbrückend. Von hier aus gehen östlich zwei eigene Zweigbahnen nach Bieberstein und nach Gersfeld und westlich die nördliche Linie der Oberhessischen Bahnen nach Giessen ab. Nun sich wieder nach Südwesten wendend, tritt die Frankfurter Linie auf das Vogelsgebirge, entsendet bei Elm eine Zweigbahn südlich nach Gemünden in Bayern, benutzt von hier aus das Thal der Kinzig auf deren linkem Ufer, tritt bei Gelnhausen aus dem Gebirge und gehört von hier ab der oberrheinischen Tiefebene an. Bei Gelnhausen fällt von Nordwesten her die zweite Linie der Oberhessischen Eisenbahnen von Giessen ein und nach weiteren 21 km bei Hanau gleichfalls von Nordwesten die zum Directionsbezirk Hannover gehörige Strecke Hanau-Friedberg. Ausserdem führen von hier die Linien der Hessischen Ludwigseisenbahn westlich auf dem rechten Mainufer nach Frankfurt, südöstlich nach Aschaffenburg und südwestlich nach Eberbach. Die Frankfurter Staatsbahnlinie dagegen führt unter Ueberbrückung des Main auf dem linken Ufer desselben über Offenbach und Sachsenhausen, wo eine Verbindungscurve an die Main-Neckarbahn bei Louisa abgeht, und erreicht dann unter nochmaliger Ueberschreitung des Main den Centralbahnhof der auf dem rechten Mainufer gelegenen Stadt Frankfurt. Frankfurt a. M. bildet ausserdem den Ausgangspunkt der Linien nach Homburg sowie nach Wiesbaden und Coblenz (zum Directionsbezirk Frankfurt gehörig), nach Cassel (zum Directionsbezirk Hannover gehörig), nach Aschaffenburg, nach Mainz und nach Mannheim (zur Hessischen Ludwigsbahn gehörend), der Main-Neckarbahn Frankfurt-Darmstadt-Heidelberg und endlich indirect denjenigen der von der Homburger Linie abzweigenden Privatbahn nach Cronberg.

Die hier behandelte Linie Berlin-Frankfurt ist mit Ausnahme der 49 km langen Theilstrecke Leinefelde-Niederhone durchweg doppelgleisig. Diese Theilstrecke, obgleich ausdrücklich beim Bau der Berlin-Wetzlarer Bahn neu hergestellt, wird nämlich für den grossen Durchgangsverkehr nicht benutzt, dieser vielmehr im rechten Winkel von Leinefelde aus über Eichenberg nach Niederhone geleitet. Auf der Theilstrecke Berlin-Blankenheim liegen 56 km in Steigungen bezw. Gefäll von 1 : 100 bis 1 : 199 und 1 km in solcher von 1 : 99. Die Maximalsteigung der übrigen Strecken beträgt auf Blankenheim-Sangerhausen 1 : 100, auf Sangerhausen-Nordhausen 1 : 180, auf Nordhausen-Leinefelde 1 : 120, auf Leinefelde-Niederhone 1 : 100, auf Niederhone-Bebra 1 : 80, auf Bebra-Fulda-Gelnhausen wiederholt 1 : 100, auf Gelnhausen-Hanau 1 : 310 und auf Hanau-Frankfurt 1 : 180.

Zu dieser Linie gehören folgende Zweigbahnen:

a. Berga-Rottleberode ist 10 km lang und führt in nordwestlicher Richtung, unter Benutzung des Thals der Tyra zum Harz aufsteigend, bis Rottleberode südlich von Stolberg. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 80 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Nordhausen-Ilversgehofen-Erfurt benutzt von Nordhausen aus auf 8 km die Gleiseanlagen der Hauptbahn, hat von hier aus bis Ilversgehofen eine Baulänge von 65 km und liegt mit ihrem nördlichen Theil auf der Hainleite, mit dem südlichen auf der Thüringer Terrasse. Sie hat südöstliche Richtung, überbrückt bei Sondershausen die Bode, nimmt bei Hohenebra südwestlich die Privatbahn von Ebeleben auf, tritt bald darauf an die Helbe und benutzt deren Thal bis Weissensee, wo sie sich unter Ueberbrückung des Flusses von diesem wieder trennt. Bald darauf, bei Straussfurt, entsendet sie eine

Zweigbahn östlich nach Grossheringen, überschreitet hierauf die Unstrut, tritt damit auf das rechte Ufer des Geraflusses und verbleibt in dessen Thal bis Ilversgehofen bezw. Erfurt. Die Endstrecke von Ilversgehofen ab gehört zum Directionsbezirk Erfurt. Die Bahn ist eingleisig und hat auf der Theilstrecke Wolkramshausen-Straussfurt ein Steigungsmaximum von 1 : 75 und auf Straussfurt-Ilversgehofen von 1 : 100.

b 1. Straussfurt-Grossheringen ist 53 km lang, hat südöstliche Richtung und liegt auf der Thüringer Terrasse. Sie überschreitet bei Sömmerda die Unstrut, schneidet hier gleichzeitig die Linie Sangerhausen-Erfurt des Directionsbezirks Erfurt, dann bei Guthmannshausen die Weimar-Rastenberger Privatbahn und mündet bei Grossheringen in die Linie Halle-Eisenach des Directionsbezirks Erfurt, findet aber andererseits in der Saal-Eisenbahn auch Fortsetzung nach Süden bis Saalfeld und weiter. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 80.

c. Göttingen-Niederhone bildet die südliche Fortsetzung der Linie Hannover-Göttingen, ist 45 km lang, führt auf dem Eichsfeld liegend unter Benutzung des Thals der Leine in südlicher Richtung über Friedland zunächst nach Eichenberg, schneidet hier die Linie Halle-Münden, verlässt das Leinethal, tritt bald darauf unter Ueberschreitung der Werra auf das linke Ufer derselben und damit auf den Kaufunger Wald und mündet, im Werrathal verbleibend, auf Station Niederhone in die Linien südwestlich nach Coblenz und südlich nach Frankfurt a. M. Sie ist doppelgleisig und hat auf der Theilstrecke Göttingen-Eichenberg eine Maximalsteigung von 1 : 200, auf Eichenberg-Niederhone aber eine solche von 1 : 100.

d. Fulda-Bieberstein ist die bereits eröffnete 14 km lange Theilstrecke der Neubaulinie Fulda-Hilders-Tann, hat östliche Richtung und liegt auf der Hohen Rhön. Sie ist als normalspurige Secundärbahn mit einem Steigungsmaximum von 1 : 50 gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

e. Fulda-Gersfeld zweigt bei dem bekannten Bronzell südlich von Fulda von der Hauptlinie ab und hat von hier aus eine Neubaulänge von 23 km. Sie benutzt bei südöstlicher Richtung zu ihrem Aufstieg zur Hohen Rhön das Thal der Fulda, diese mehrmals überbrückend, und findet in Gersfeld ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 50 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

f. Elm-Gemünden ist nur auf 24 km bis zur preussisch-bayerischen Landesgrenze hinter Jossa preussisches Eigenthum, steht aber auch mit der bayerischen Theilstrecke in preussischem Staatsbahnbetrieb. Sie liegt auf der Hohen Rhön und hat südöstliche Richtung. Von Jossa aus wird gegenwärtig seitens Bayerns eine Zweigbahn nordöstlich nach der bayerischen Stadt Brückenau gebaut. Die Bahn ist eingleisig und hat auf der preussischen Theilstrecke ein Steigungsmaximum von 1 : 90 (Beschreibung der bayerischen Theilstrecke siehe Seite 604.)

g. Im Bereich der hier in Rede stehenden Hauptbahn, zwischen Hanau und Frankfurt, liegt noch die alte Frankfurt-Offenbacher Bahn (siehe Seite 317). Dieselbe bildet eine vom übrigen Netz getrennte Linie und reicht gegenwärtig nur noch von Offenbach bis Sachsenhausen, der Vorstadt Frankfurts auf dem linken Mainufer. Sie hat in beiden Orten besondere Bahnhöfe

mit der Bezeichnung Alt-Offenbach bezw. Alt-Sachsenhausen und dient nur dem lokalen Personenverkehr zwischen beiden Städten. Sie ist 5 km lang, eingleisig und liegt durchweg fast in der Horizontale.

II. Berlin-Niederhone-Treysa und Lollar-Coblenz ist von Berlin bezw. Wannsee bis Niederhone gleichbedeutend mit der vorigen Hauptbahn und erscheint von hier aus bei dem Directionsbezirk Frankfurt in zwei Theilen Niederhone-Treysa und Lollar-Coblenz, indem das Zwischenstück Treysa-Lollar als Theilstrecke der Main-Weserbahn zum Directionsbezirk Hannover gehört. Niederhone-Treysa ist 80 km lang, hat südwestliche Richtung und liegt mit ihrem ersten Theil auf dem Kaufunger Walde, dann aber auf dem Hügellande, welches sich zwischen dem oberrheinischen Gebirgssystem und dem niederrheinisch-westfälischen Schiefergebirge ausdehnt. Bald hinter Niederhone trifft sie auf die Station Waldkappel, wo nordwestlich eine zum Directionsbezirk Hannover gehörige Linie nach Cassel abgeht, schneidet dann bei Malsfeld die zu Erfurt gehörige Strecke Bebra-Cassel, überschreitet unmittelbar darauf die Fulda, verlässt hiermit den Kaufunger Wald und tritt in das vorerwähnte Hügelland über. Nun führt sie über Homberg, überbrückt hinter Ziegenhain die Kinzig und geht in Treysa, wie schon angegeben, auf die Linien des Directionsbezirks Hannover über. Von Lollar aus ist sie wieder selbstständig durchgeführt und in der Linie Lollar-Coblenz 123 km lang. Diese Linie (die Lahnbahn) benutzt durchweg das Lahnthal, woraus sich eine vorherrschend südwestliche Richtung ergiebt. Die Lahn bildet hier die Grenze zwischen dem Taunus und dem Westerwald, und da die Bahn den Fluss wiederholt überbrückt, so gehören einzelne Theilstrecken, und zwar die südlich der Lahn gelegenen zum Taunus, die auf dem nördlichen rechten Ufer aber zum Westerwald. Nach 18 km von Lollar trifft die Bahn auf die Station Wetzlar, schneidet hier die zum Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch gehörige Linie Deutz-Giessen, führt über Weilburg, von wo aus eine Zweigbahn südöstlich nach Laubuseschbach im Bau ist, und über Kerkerbach, von wo die Kerkerbachbahn (Privatbahn) nördlich in zwei Linien nach Dehrn und nach Heckholzhausen führt. Bei der nächsten Station Eschhofen fällt von Süden her eine Linie der Hessischen Ludwigsbahn von Frankfurt und Wiesbaden ein, welche von hier aus die Staatsbahnstrecke bis zur nächsten Station Limburg mitmitbenutzt. Auf dieser geht nördlich die kreisförmig geschlossene, zum Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch gehörige Westerwaldbahn und auf der nächsten Station Diez südlich eine eigene Zweigbahn nach Zollhaus ab. Nun weiter über Nassau und Ems führend, tritt die Bahn bei Niederlahnstein an den Rhein, begleitet denselben auf 3 km, überschreitet ihn von Horchheim aus auf fester Brücke und mündet in Coblenz auf dem Moselbahnhofe, wo sich die Linie des Directionsbezirks Köln linksrheinisch über Trier an die Grenze der Reichslande in Richtung auf Metz anschliesst. Von Hohenrhein (vor Niederlahnstein) aus steht die Bahn durch eine Curve nach Oberlahnstein mit der Linie nach Rüdesheim in Verbindung und in Horchheim beginnt die Linie des Directionsbezirks Köln rechtsrheinisch nördlich nach Deutz. Die Linie Niederhone-Treysa ist eingleisig und hat sowohl auf der auf dem Kaufunger Walde gelegenen Theilstrecke als auch auf der in dem Hügellande gelegenen Steigungen bis 1 : 100. Von der Linie Lollar-Coblenz ist die Anfangsstrecke Lollar-Wetzlar ebenfalls eingleisig und wird gegenwärtig sogar, obgleich sie seiner Zeit als Theilstrecke der Wetzlarer Bahn besonders gebaut worden ist, secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben, indem der grosse

Verkehr von Lollar aus noch weiter über die Main-Weserbahn bis Giessen und von dort erst nach Wetzlar geleitet wird. Die Linie Wetzlar-Coblenz ist durchweg doppelgleisig. Die Maximalsteigung beträgt auf Lollar-Wetzlar 1 : 140, auf Wetzlar-Diez 1 : 250 und auf Diez-Coblenz 1 : 206.

Zu dieser Linie gehört vorläufig nur eine Zweigbahn:

a. Diez-Zollhaus ist 11 km lang und führt in südöstlicher Richtung nach Zollhaus, wo sie gegenwärtig noch ihren Endpunkt findet, doch ist die südliche Fortsetzung bis nach Langenschwalbach zur Ausführung angeordnet. Die Bahn ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 120.

III. Halle-Münden (vor Cassel) ist in der Anfangsstrecke Halle-Blankenheim 47 km lang, von da bis Leinefelde gleichbedeutend mit der 94 km langen Theilstrecke der unter I. behandelten Bahn und hat auf der Reststrecke Leinefelde-Münden eine Länge von 54 km, so dass die Totallänge der Linie Halle-Münden 194 km beträgt. Die Bahn hat durchweg westliche Richtung. Sie beginnt auf dem Centralbahnhofe Halle, überschreitet bald darauf die Saale, tritt dann auf die östlichen Ausläufer des Harzes, entsendet bei Teutschenthal eine Zweigbahn nördlich nach Salzmünde, weiter bei Oberröblingen eine solche südwestlich nach Querfurt und vereinigt sich in Blankenheim mit der Frankfurter Linie. In Leinefelde trennen sich beide Linien wieder voneinander; die Casseler benutzt von hier aus, auf dem Eichsfeld liegend, das Thal der Leine, schneidet bei Eichenberg die unter I c. behandelte Linie Göttingen-Niederhone, tritt nun in das Thal der Werra, überbrückt in ihrem letzten Theil den Fluss und geht auf Bahnhof Münden auf die Linie Göttingen-Cassel des Directionsbezirks Hannover über. Die Bahn ist von Halle bis Eichenberg doppelgleisig, auf der Reststrecke aber nur eingleisig. Bei den hier noch besonders zu erörternden Theilstrecken beträgt das Steigungsmaximum auf Halle-Blankenheim 1 : 100, auf Leinefelde-Eichenberg 1 : 140 und auf Eichenberg-Münden wiederum 1 : 100.

Zu dieser Linie gehören folgende Zweigbahnen:

a. Teutschenthal-Salzmünde ist 9 km lang, liegt auf einem Ausläufer des Harzes und führt in nördlicher Richtung nach dem an der Saale gelegenen Ort Salzmünde. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 80 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Oberröblingen-Querfurt ist 15 km lang, liegt gleichfalls auf einem Ausläufer des Harzes und führt in vorherrschend südwestlicher Richtung über Schraplau nach Querfurt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 40 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

IV. Frankfurt am Main-Rüdesheim-Niederlahnstein (vor Coblenz) ist 125 km lang, liegt bis Castel gegenüber Mainz in der oberrheinischen Tiefebene, gehört von da ab dem Taunus an, hält sich hierbei aber dicht am Rhein auf der rechten Seite des Stromes. Sie beginnt auf dem Centralbahnhofe Frankfurt, entsendet unmittelbar nach dem Austritt aus diesem eine Zweigbahn nördlich nach Homburg, begleitet den Main auf dem rechten Ufer bis zur Mündung, entsendet inzwischen bei Höchst eine Zweigbahn nordwestlich nach Soden, schneidet hier die Linie Frankfurt a. M.-Eschhofen der Hessischen Ludwigsbahn, tritt bei Castel an den Rhein, entsendet bald darauf

eine Zweigbahn südwestlich nach Biebrich und führt in westlicher Richtung weiter bis Rüdesheim. Auf dieser Strecke ist Wiesbaden durch eine doppelte Curve einerseits von dem Abgangspunkte der Biebricher Zweigbahn und andererseits von Station Mosbach aus an die Hauptbahn angeschlossen. Diese beiden Curven haben zusammen eine Länge von 9 km. Bei Rüdesheim wendet sich die Hauptbahn dem Lauf des Stromes folgend nach Nordwesten, führt über Caub, St. Goarshausen sowie Oberlahnstein und mündet bei Niederlahnstein in die unter II. behandelte Bahn, in welcher sie Fortsetzung nach Coblenz findet. Zum Uebergang auf die Lahnbahn in Richtung gegen Wetzlar ist von Oberlahnstein aus eine Curve nordöstlich nach Hohenrhein hergestellt. Von Wiesbaden führt eine Zweigbahn nordwestlich nach Langenschwalbach, und ausserdem geht hier ein Zweig der Hessischen Ludwigsbahn zur Eschhofener Linie ab. Die Bahn ist durchweg doppelgleisig, von den Curven nach Wiesbaden ist aber nur die östliche doppelgleisig, die westliche von Mosbach aus dagegen eingleisig. Die Maximalsteigung beträgt auf Frankfurt-Castel 1 : 200 und auf der Rheinthalstrecke bis Niederlahnstein 1 : 174. — Von Rüdesheim aus werden Passagiere mittelst Schiffs, Güterwagen aber mittelst Schalten nach Bingerbrück übergeführt; hierbei sind aber nur die Gleiseanlagen auf dem rechten Rheinufer Eigenthum der Direction Frankfurt a. M.

Zu dieser Linie gehören folgende Zweigbahnen:

a. Frankfurt a. M. - Homburg v. d. Höhe ist 19 km lang, steigt aus der Ebene mit einem Maximum von 1 : 66 in nördlicher Richtung zum Taunusgebirge auf und findet in Homburg gegenwärtig noch ihren Endpunkt, doch ist die Fortsetzung nordwestlich nach Usingen zum Bau angeordnet. Auf der Zwischenstation Rödelheim geht die Cronberger Privatbahn in nordwestlicher Richtung nach Cronberg ab. Die Bahn ist gegenwärtig noch eingleisig, doch ist das zweite Gleis bereits im Bau.

b. Höchst-Soden ist 7 km lang und steigt in nordwestlicher Richtung mit einem Maximum von 1 : 100 gleichfalls zum Taunus auf. Die Bahn ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

c. Die Zweigbahn nach Biebrich geht bei Station Curve von der Hauptbahn in südwestlicher Richtung ab, liegt also im Rheinthal. Sie ist 1½ km lang, hat ein Gefäll von 1 : 250, ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben.

d. Wiesbaden-Langenschwalbach ist 21 km lang, steigt in nordwestlicher Richtung mit einem Maximum von 1 : 30 zum Taunus auf und findet gegenwärtig noch in Langenschwalbach ihren Endpunkt, doch ist die Fortsetzung nördlich nach Station Zollhaus in Richtung auf Diez zur Ausführung angeordnet. Die Bahn ist als Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

V. Ausserdem sind noch summarisch die Verbindungsgleise und Curven bei Calbe, bei Halle, bei Sachsenhausen, bei Frankfurt, bei Oberlahnstein und bei Niederlahnstein, die Frankfurter Hafenbahn und die Gleiseanlagen zur Trajecteinrichtung bei Rüdesheim mit zusammen 22 km aufzuführen.

Wie vorstehend unter I f. erwähnt, ist die bayerische Staatsbahnstrecke von der preussischen Landesgrenze bis Gemünden mit 21,91 km seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung angepachtet, und es ergiebt sich somit

gegenüber der Eigenthumslänge von 1295,77 km eine Betriebslänge von 1317,69 km.

Die beiden hier in Frage kommenden Ströme, die Elbe und der Rhein, sind in den Linien des Directionsbezirks Frankfurt je einmal überbrückt und zwar bei Barby bezw. bei Coblenz. Tunnel sind 40 Stück mit einer Gesammtlänge von rund 18 km vorhanden.

Wie bei den einzelnen Linien angegeben, sind 36 Anschlussstationen an die Bahnnetze anderer Verwaltungen vorhanden mit 1 Anschluss an den Directionsbezirk Berlin: in Wannsee; mit 6 Anschlüssen an den Directionsbezirk Magdeburg: in Wannsee, in Güterglück, in Calbe, in Güsten, in Sandersleben und in Halle; mit 8 Anschlüssen an den Directionsbezirk Hannover: in Nordhausen, in Göttingen, in Münden, in Waldkappel, in Treysa, in Lollar, in Bockenheim bei Frankfurt a. M. und in Hanau; mit 3 Anschlüssen an den Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch: in Wetzlar, in Limburg und in Horchheim; mit 1 Anschluss an den Directionsbezirk Köln linksrheinisch: in Coblenz; mit 8 Anschlüssen an den Directionsbezirk Erfurt: in Malsfeld, in Bebra, in Dingelstädt, in Ilversgehofen, in Sömmerda, in Grossheringen, in Sangerhausen und in Halle; mit 6 Anschlüssen an die Hessische Ludwigsbahn: in Eschhofen bezw. Limburg, in Wiesbaden, in Höchst, in Sachsenhausen, in Frankfurt und in Hanau; mit 2 Anschlüssen an die Main-Neckarbahn: in Frankfurt und in Louisa; mit 2 Anschlüssen an die Oberhessischen Eisenbahnen (grossherzoglich hessische Staatsbahn): in Gelnhausen und in Fulda; mit 1 Anschluss an die bayerischen Staatsbahnen: auf der Grenze hinter Jossa bezw. in Gemünden; mit 1 Anschluss an die Saal-Eisenbahn: in Grossheringen; mit 1 Anschluss an die Cronberger Privatbahn: in Rödelheim; mit 1 Anschluss an die Hohenebra-Ebelebener Privatbahn: in Hohenebra, sowie mit 1 Anschluss an die Kerkerbachbahn: in Kerkerbach. Ausserdem ist Guthmannshausen Uebergangsstation auf die schmalspurige Weimar-Rastenberger Privatbahn, und Rüdesheim bietet mittelst Schiffs- bezw. Schaldenverbindung einen indirecten Anschluss an die Linien des Directionsbezirks Köln linksrheinisch.

Was nun die Verkehrsverhältnisse anbelangt, so dient die Linie Berlin-Blankenheim-Bebra-Frankfurt dem Verkehr zwischen dem nordöstlichen und südwestlichen Deutschland, die Linie Berlin-Wetzlar-Coblenz dem Verkehr zwischen dem nordöstlichen Deutschland und dem Rhein sowie den Reichslanden, und die Linie Halle-Cassel dem Verkehr zwischen dem Königreich Sachsen und den thüringischen Staaten einerseits und Hessen-Nassau, Westfalen und den nördlichen Rheinlanden andererseits.

Directionsbezirk Hannover.

Die 1866 an Preussen überkommenen hannöverschen Staatseisenbahnen (s. Seite 346 u. ff.) blieben zunächst unter der bisherigen Generaldirection der Eisenbahnen und Telegraphen in Hannover als besonderer Verwaltungsbezirk bestehen, doch erhielt diese mit Allerhöchstem Erlass vom 15. Dezember 1866 die Benennung „Königliche Eisenbahndirection in Hannover". Im Jahre 1868 wurde die Linie

Rheine-Emden an die königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn*) abgegeben, später aber, mit Allerhöchstem Erlass vom 21. Februar per 1. April 1880 der ganze Verwaltungsbezirk dieser Letzteren und gleichzeitig auch die Main-Weserbahn (s. Seite 408 und ff.) der Direction in Hannover unterstellt, indes gingen die früher unter der Direction der Westfälischen Eisenbahn vereinigt gewesenen Linien mit Ausnahme von Soest-Altenbeken-Warburg und Altenbeken-Holzminden, welche bei Hannover verblieben, bereits 1881 an die neugebildete Eisenbahndirection Köln rechtsrheinisch über. Hiergegen erhielt Hannover in demselben Jahr die ehemalige Hannover-Altenbekener Bahn (unter Abzweigung von dem Directionsbezirk Magdeburg), sowie ferner die Linien Minden-Hamm und Bremen-Hamburg der ehemaligen Köln-Mindener Eisenbahn mit den Zweigen Herford-Detmold, Bahnhof Beckum-Stadt Beckum und Sagehorn-Kirchweyhe und 1886 die Strecken Braunschweig-Vechelde sowie Salzderhelden-Einbeck der neu verstaatlichten Braunschweigischen Eisenbahn. Andererseits gab Hannover 1885 bezw. 1886 die Strecken Harburg-Hamburg und Lüneburg Lauenburg mit Echem-Hohnstorf an Altona ab. — Was nun die vom preussischen Staat innerhalb dieses Directionsbezirks ausgeführten Neubauten betrifft, so hatte er zunächst und zwar in 1867 bezw. 1869 die noch unter hannöverscher Herrschaft begonnenen Strecken Göttingen-Friedland-Arenshausen und Northeim-Nüxei fertiggestellt und die aus früheren Concessionen noch offene directe Linie Braunschweig-Hildesheim mit Eröffnung im Betriebsjahr 1888/89 gebaut; die übrigen in neuerer Zeit hergestellten Linien sind mehr von lokaler Bedeutung. Betreffs dieser zuletzt behandelten Bahnen bleibt noch zu erwähnen, dass Göttingen-Arenshausen 1876 an den Directionsbezirk Frankfurt a. M. abgegeben, die Anschlussstrecke zu Northeim-Nüxei aber von Nüxei bis Nordhausen bei käuflicher Uebernahme seitens des Staats in 1876 dem Directionsbezirk Hannover zugetheilt worden ist.

In den so vereinigten Linien umfasste am 1. April 1889 der Directionsbezirk 2056,40 km dem preussischen Staat zu Eigenthum gehörige Linien, und es ist diese Zahl der Berechnung auf Seite 185 zu Grunde gelegt. Hiervon entfielen:

*) Zur Ausführung des Baues der Linie Lippstadt-Soest-Hamm war mit Allerhöchstem Erlass vom 2. Februar 1849 die „Königliche Kommission für die Westfälische Eisenbahn“ eingesetzt, derselben unterm 5. November desselben Jahres aber die Benennung „Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn“ beigelegt worden. Sie hatte ihren Sitz zunächst in Paderborn und später in Münster. Noch in demselben Jahre 1849 erhielt sie die Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn (Lippstadt-Warburg-kurhessische Grenze, siehe Seite 373) als erste verstaatlichte Privatbahn Preussens, sowie 1855 die gleichfalls verstaatlichte Münster-Hammer Eisenbahn (s. Seite 426) zugetheilt, und später kamen noch im Lauf der Jahre die seitens des Staats hergestellten Neubaustrecken Münster-Rheine, Altenbeken-Ottbergen-braunschweigische Grenze bei Holzminden, Ottbergen-Northeim und Welver-Dortmund-Bodelschwingk-Osterfeld-Sterkrade mit Zweig von Bodelschwingk nach Mengede, sowie 1868 die alte hannöversche Staatsbahnlinie Rheine-Emden unter Abzweigung von der Eisenbahndirection Hannover hinzu. In diesen so vereinigten Strecken umfasste der Verwaltungsbezirk der königlichen Direction der Westfälischen Eisenbahn 548 km dem preussischen Staat zu Eigenthum gehörige Linien und wurde in dieser Ausdehnung laut Allerhöchstem Erlass vom 21. Februar am 1. April 1880 der „Königlichen Eisenbahndirection in Hannover“ einverleibt.

auf preussisches Gebiet	1826,33 km
„ das Grossherzogthum Hessen	81,30 „
„ „ Herzogthum Braunschweig	53,52 „
„ „ Fürstenthum Lippe-Detmold	29,30 „
„ „ „ Schaumburg-Lippe	24,32 „
„ „ „ Waldeck	9,90 „
„ die Freie und Hansestadt Bremen	31,73 „
Summa	2056,40 km.

Seitdem sind noch die vom Staat hergestellten Neubaustrecken Hannover-Visselhövede mit 73,50 km und Wulften-Duderstadt mit 20,56 km, die per 1. Juli 1890 verstaatlichte Unterelbesche Eisenbahn (Harburg-Stade-Cuxhaven) mit 103,32 km und die 97,35 km lange Linie Uelzen-Langwedel, Letztere unter Abzweigung vom Directionsbezirk Magdeburg hinzugetreten, andererseits ist aber die Strecke Cölbe-Laasphe-Feudingen mit 45,30 km an den Directionsbezirk Elberfeld abgegeben worden. Somit beträgt per August 1890 die Eigenthumslänge des Directionsbezirks 2305,86 km.

Der Directionsbezirk ist gegenwärtig in sieben Betriebsämter eingetheilt, von welchen je zwei ihren Sitz in Hannover und Cassel und je eins in Harburg, Bremen und Paderborn haben.

Die Linien nördlich von Hannover liegen in dem norddeutschen Tieflande, doch ist dasselbe hier von den Höhen der Lüneburger Haide durchzogen. Die Linien südlich von Hannover dagegen gehören dem mitteldeutschen Berglande an, und zwar kommen hierbei der Teutoburger Wald, das Eggegebirge, das Wiehengebirge, das Wesergebirge, das Deistergebirge, der Sollinger Wald, der Harz und das Eichsfeld als Theile des hercynischen Gebirgssystems, der Habichtswald, der Rheinhardtswald, der Kaufunger Wald und das Vogelsgebirge als Theile des oberrheinischen Gebirgssystems, der Westerwald und der Taunus als Theile des niederrheinisch-westfälischen Schiefergebirges und endlich das Hügelland zwischen diesem Letzteren und dem oberrheinischen Gebirgssystem in Frage. In hydrographischer Beziehung gehört der Directionsbezirk den Stromgebieten der Elbe, der Weser und des Rheins an, und hierbei kommen von demjenigen der Elbe dieser Strom selbst und dessen Nebenflüsse Oste und Ilmenau, von dem Stromgebiet der Weser diese selbst, ihre Quellflüsse Fulda und Werra sowie ihre Neben- und Zuflüsse Eder, Schwalm, Leine, Aller, Oker, Lesum und Wümme und vom Stromgebiet des Rhein dessen Nebenflüsse Main, Lahn und Lippe zur Geltung. Ausserdem kommt noch der Küstenfluss Ems und dessen Nebenfluss Haase sowie auch der Hadelnsche Canal zur Sprache.

Für die nähere geographische Besprechung treten in diesem Directionsbezirk folgende grosse Linien hervor: Harburg-Lehrte-Hannover-Cassel-Bockenheim bei Frankfurt a. M.; Hannover-Bremen-Bremerhaven; Bremen-Harburg-Braunschweig-Hannover-Löhne-Rheine und Löhne-Hamm sowie Nordhausen-Altenbeken-Soest.

I. Harburg-Lehrte-Hannover-Cassel-Bockenheim bei Frankfurt a. M. ist 532 km lang, hat vorherrschend südliche Richtung, liegt bis Hannover im norddeutschen Tiefland, von da ab jedoch durchweg im Berglande. Sie lehnt sich in Harburg an die zum Directionsbezirk Altona gehörige, auf Seite 784 behandelte Linie Hamburg-Harburg an, führt in zunächst südöstlicher Richtung bis Lüneburg, überschreitet hier die Ilmenau, schneidet gleichzeitig die Linie Wittenberge-Buchholz des Directionsbezirks Altona und nimmt nördlich die Bahn von Eutin-Lübeck-Büchen auf. Nun wendet sie sich mehr

nach Süden und entsendet bei Uelzen eine Zweigbahn westlich nach Langwedel, während östlich eine solche des Directionsbezirks Magdeburg von Stendal her einfällt. Von hier aus südwestliche Richtung verfolgend, überschreitet sie weiter bei Celle die Aller und trifft dann auf den Eisenbahnknotenpunkt Lehrte, wo südlich eine Zweigbahn nach Hildesheim-Grauhof abgeht und andererseits südöstlich die Linie von Braunschweig sowie östlich die zu Magdeburg gehörige Berlin-Lehrter Bahn einfällt. Unsere Bahn führt nun in scharf westlicher Richtung nach Hannover, wo westlich die Braunschweiger Linie nach Minden weiter geht und südwestlich eine solche nach Altenbeken führt, während die Hauptbahn sich jetzt nach Süden wendet. Dieselbe begleitet von Hannover aus die Leine auf dem rechten Ufer, nimmt bei Nordstemmen eine Zweigbahn östlich von Braunschweig und Hildesheim auf, überbrückt die Leine, entsendet bei Elze eine Zweigbahn westlich nach Löhne, schneidet dann bei Seesen die zu Magdeburg gehörige Linie Magdeburg-Holzminden, entsendet bei Salzderhelden westlich eine Zweigbahn nach Einbeck und Dassel, kreuzt bei Northeim die Linie Nordhausen-Soest und trifft dann auf die Station Göttingen. Hier geht südlich die zu Frankfurt gehörige Linie nach Niederhone ab, unsere Bahn aber wendet sich nach Südwesten, überschreitet bei Münden die Werra, tritt hiermit auf das rechte Ufer der Fulda, überbrückt dann diese und trifft nun auf Station Cassel, wo östlich eine Zweigbahn nach Waldkappel abgeht und nördlich die zu Elberfeld gehörige Linie von Scherfede einfällt. Bei der nächsten Station Guntershausen, wo eine zu Erfurt gehörige Linie nach Eisenach abgeht, verlässt die hier zu behandelnde Hauptbahn die Fulda, tritt in das Thal der Eder und dann in das der Schwalm, entsendet bei Wabern eine Zweigbahn westlich nach Wildungen, nimmt bei Treysa die zum Directionsbezirk Frankfurt gehörige Berlin-Blankenheim-Wetzlarer Bahn auf, verlässt unter Ueberbrückung des Flusses das Thal der Schwalm und trifft dann auf Station Cölbe. Hier mündet nordwestlich die zu Elberfeld gehörige Linie von Creuzthal-Laasphe; die Frankfurter Bahn nimmt nun wieder südliche Richtung an, benutzt das Lahnthal unter mehrfacher Ueberbrückung des Flusses, führt über Marburg, über Niederwalgern, von wo aus eine Zweigbahn nordwestlich nach Weidenhausen im Bau ist, später über Lollar, wo sich die Wetzlarer Bahn wieder von ihr trennt, und läuft auf dem Eisenbahnknotenpunkt Giessen ein. Hier gehen nord- bezw. südöstlich die beiden Linien der Oberhessischen Eisenbahn nach Fulda und Gelnhausen und westlich die zu Köln rechtsrheinisch gehörige Linie nach Deutz ab. Unsere Bahn verlässt nun das Lahnthal, entsendet später bei Friedberg eine Zweigbahn südöstlich nach Hanau und geht bei Bockenheim, 3 km vor Frankfurt a. M., auf die Linien des Directionsbezirks Frankfurt über, auf welchen sie dann in den Centralbahnhof Frankfurt a. M. einläuft, von wo sie in der Main-Neckarbahn südlich Fortsetzung nach Darmstadt und dem Grossherzogthum Baden findet.

Die Bahn ist durchweg doppelgleisig, und die Maximalsteigungen betragen auf Harburg-Uelzen 1:300, auf Uelzen-Lehrte 1:194, auf Lehrte-Hannover 1:280, auf Hannover-Nordstemmen 1 : 292, auf Nordstemmen-Kreiensen-Göttingen 1 : 300, auf Göttingen-Cassel 1 : 64, auf Cassel-Treysa 1 : 125, auf Treysa-Giessen-Frankfurt 1 : 150.

Zu dieser Hauptlinie gehören unmittelbar bezw. mittelbar folgende Zweigbahnen:

a. Harburg-Stade-Cuxhaven ist 103 km lang, führt bei vorherrschend nordwestlicher Richtung auf dem linken Ufer der Elbe zunächst über Stade,

überbrückt dann die Oste, den Hadelnschen Canal, führt über Otterndorf und endet bei Cuxhaven (an der äussersten Mündung der Elbe in das offene Meer). Sie ist durchweg eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 200. Von Cuxhaven aus ist eine Bahn südlich nach Geestemünde zum Bau angeordnet.

b. Uelzen-Langwedel ist 97 km lang. Sie bildet die Fortsetzung der Linien von Berlin und Magdeburg in Richtung auf Bremen, führt in westlicher Richtung über Soltau und Visselhövede, wo südlich eine Zweigbahn von Hannover einfällt, und geht bei Langwedel auf die Linie Hannover-Bremen über. Sie ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 200.

c. Lehrte-Hildesheim-Grauhof ist 74 km lang, führt in südlicher Richtung bis Hildesheim, schneidet hier die Linie Braunschweig-Nordstemmen, tritt nun auf den Harz, benutzt hierbei das Thal der Innerste, woraus sich eine mehrfach gekrümmte, aber vorherrschend südöstliche Richtung ergiebt. Bei Derneburg schneidet sie die Braunschweigische Landeseisenbahn, bei Ringelheim die zu Magdeburg gehörige Linie Borssum-Kreiensen und findet von Grauhof aus in der Linie dieses Directionsbezirks Fortsetzung südlich bis Goslar. Sie ist eingleisig und hat auf Lehrte-Hildesheim ein Steigungsmaximum von 1 : 300, auf Hildesheim-Grauhof aber ein solches von 1 : 150.

d. Braunschweig-Hildesheim-Nordstemmen zweigt bei Gr. Gleidingen von der Linie Braunschweig-Hannover ab, hat von da aus eine Neubaulänge von 46 km und südwestliche Richtung. Bei Hildesheim schneidet sie die Linie Lehrte-Grauhof und mündet nach weiteren 12 km bei Nordstemmen in die Hauptbahn. Bis Hildesheim ist sie eingleisig, auf der Reststrecke aber doppelgleisig. Auf Braunschweig-Hildesheim hat die Bahn ein Steigungsmaximum von 1 : 200 und auf Hildesheim-Nordstemmen ein solches von 1 : 300.

e. Elze-Hameln-Löhne ist 82 km lang, führt in westlicher Richtung zunächst nach Hameln, schneidet hier die Linie Hannover-Altenbeken, tritt nun auf das Deistergebirge, benutzt aber das Weserthal auf dem rechten Ufer des Flusses, führt über Rinteln, überbrückt bei Vlotho die Weser und findet in Löhne Fortsetzung nordwestlich nach Rheine und südwestlich nach Hamm. Die Bahn ist eingleisig und hat auf der Theilstrecke Elze-Hameln ein Steigungsmaximum von 1 : 150, auf Hameln-Löhne aber ein solches von 1 : 100.

f. Salzderhelden-Einbeck ist 4 km lang, überbrückt unmittelbar hinter ihrer Abzweigung von der Hauptbahn die Leine, hat nordwestliche Richtung und findet in Einbeck Fortsetzung westlich bis Dassel in der Ilmebahn (welche einer Privatgesellschaft gehört, aber in Verwaltung der königlichen Eisenbahndirection Hannover steht). Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 200 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

g. Cassel-Waldkappel benutzt auf 4 km bis Wilhelmshöhe die Gleiseanlagen der Hauptbahn und hat von hier aus eine Neubaulänge von 46 km. Sie überschreitet bald nach der Abzweigung die Fulda, steigt nun zum Kaufunger Walde auf, hat vorherrschend südöstliche Richtung, führt über Helsa, entsendet bei Walburg nordwestlich eine Zweigbahn nach Grossalmerode und mündet bei Waldkappel in die Linie Leinefelde-Treysa. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 60.

h. Walburg-Grossalmerode ist 8 km lang, hat nordwestliche Richtung, ein Steigungsmaximum von 1 : 40, ist als normalspurige Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

i. Wabern-Wildungen ist 17 km lang, liegt auf dem Eingangs erwähnten Hügellande, benutzt aber durchweg das Thal der Eder, führt in westlicher Richtung über Fritzlar und endet bei dem Bade Wildungen. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 80 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

k. Friedberg-Hanau ist 33 km lang, hat südöstliche Richtung, mündet einerseits bei Hanau in die Linie Bebra-Frankfurt und findet andererseits von Hanau aus in der Hessischen Ludwigsbahn Fortsetzung südöstlich nach Aschaffenburg. Sie ist eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 125.

II. Hannover-Bremen-Geestemünde-Bremerhaven liegt im norddeutschen Tieflande und ist bis Geestemünde 184 km lang. Die Endstrecke Geestemünde-Bremerhaven, welche übrigens nur dem Güterverkehr dient, gehört mit 3,05 km dem preussischen und mit 0,63 km dem Bremenser Staat zu Eigenthum. Die Bahn entsendet bald nach ihrem Austritt aus Hannover eine Zweigbahn nördlich nach Visselhövede, überschreitet die Leine und führt nahe dem Flusse verbleibend in westlicher Richtung bis Wunstorf. Hier geht südwestlich die Linie nach Minden ab, die Bremenser aber wendet sich nach Norden, führt am Steinhuder Meer (einem grossen Landsee) vorüber, verlässt bei Neustadt die Leine, trifft bei Nienburg auf das rechte Weserufer und begleitet den Fluss ohne Uferwechsel bis Bremen. Hierbei führt sie über Eystrup wo westlich die Hoyaer Privatbahn einfällt, dann über Verden, nimmt bei Langwedel östlich die Linie von Stendal-Uelzen auf, wendet sich nun nach Nordwesten und trifft auf den Eisenbahnknotenpunkt Bremen.

Hier strahlen Bahnen westlich nach Oldenburg, südwestlich nach Münster-Venlo und nordöstlich nach Hamburg aus, welch Letztere zum Directionsbezirk Hannover mitgehört; unsere Bahn aber führt in zunächst noch nordwestlicher Richtung bis Burg/Lesum, entsendet hier eine Zweigbahn westlich nach Vegesack, nimmt jetzt mehr nördliche Richtung an, überbrückt die Wümme und erreicht 62 km von Bremen die Station Geestemünde, von wo aus eine Zweigbahn nördlich nach Cuxhaven zum Bau angeordnet ist, und endet bei Bremerhaven an der Mündung der Weser (in die Nordsee). Die Bahn ist bis Geestemünde doppelgleisig, auf der Endstrecke aber nur eingleisig. Steigungen über 1 : 200 kommen auf dieser Bahn nicht vor.

Von dieser Hauptbahn gehen folgende Zweigbahnen aus:

a. Hannover-Visselhövede benutzt auf 8 km die Gleiseanlagen der Hauptbahn und hat von da aus eine Neubaulänge von 73 km. Sie führt in vorherrschend nördlicher Richtung über Mellendorf, überschreitet bei Schwarmstedt die Aller, geht über Walsrode und mündet bei Visselhövede in die Linie Uelzen-Langwedel. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat auf 1,1 km ein Steigungsmaximum von 1 : 93, im Uebrigen aber eine Maximalsteigung von 1 : 200 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von $1^1/_3$ Minuten pro 1 km betrieben.

b. Burg/Lesum-Vegesack ist 6 km lang, führt in westlicher Richtung auf dem rechten Ufer der Lesum bis Vegesack und findet hier Fortsetzung in der Farge-Vegesacker Privatbahn. Die Linie ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100.

III. Bremen-Harburg ist der zum Directionsbezirk Hannover gehörige 103 km lange Theil der grossen Paris-Venlo-Hamburger Eisenbahn, liegt im norddeutschen Tieflande, hat vorherrschend nordöstliche Richtung, nimmt bei Sagehorn eine Zweigbahn aus der Linie Osnabrück-Bremen von Kirchweyhe

her auf, überbrückt bei Ottersberg die Wümme, bei Lauenbrück die Oste, führt über Buchholz, wo östlich eine Bahn von Wittenberge-Lüneburg einfällt, und findet von Harburg aus Fortsetzung in der zum Directionsbezirk Altona gehörigen, auf Seite 784 behandelten Linie Harburg-Hamburg. Bis jetzt (Anfang 1890) sind erst 46 km von Lauenbrück bis Harburg doppelgleisig, doch ist auch auf Sagehorn-Lauenbrück mit 40 km das zweite Gleis in der Ausführung begriffen. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 200.

Zu dieser Linie gehört als Zweigbahn:

a. Kirchweyhe-Sagehorn geht von der letzten Station der zu Köln rechtsrheinisch gehörigen Linie Osnabrück-Bremen südlich von Bremen aus, ist 17 km lang und hat nordöstliche Richtung. Sie ist eingleisig und dient nur dem Güterverkehr. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 200.

IV. Braunschweig-Hannover-Löhne-Rheine und Löhne-Hamm ist in der Strecke Braunschweig-Lehrte 45 km lang, benutzt von hier aus auf 38 km bis Wunstorf die Gleiseanlagen der unter I. und II. behandelten Hauptbahnen, ist in der weiteren gemeinschaftlichen Strecke bis Löhne 64 km, auf Löhne-Rheine 95 km und auf Löhne-Hamm 91 km lang. Sie hat bis Lehrte nordwestliche Richtung, entsendet auf dieser Strecke bald hinter Braunschweig bei Gr. Gleidingen die bereits behandelte Linie nach Hildesheim und Nordstemmen, führt über Vechelde und Peine, wo eine Privatbahn südlich von Gr. Ilsede einfällt, zunächst nach Lehrte, dann weiter über Hannover und Wunstorf, wendet sich nun nach Südwesten, nimmt bei Haste westlich eine Zweigbahn von Weetzen auf, führt über Bückeburg und Minden, tritt hier an die Weser und gleichzeitig ins Gebirge, trennt sich durch Ueberbrückung des Flusses bei Oeynhausen wieder von diesem und gabelt sich bei Löhne in die Linie nach Rheine und nach Hamm, während von Osten her eine Zweigbahn von Elze einfällt.

Die Erstere verfolgt vorherrschend nordwestliche Richtung und liegt mit ihrem ersten Theil auf dem Wiehengebirge, dann aber auf den nordwestlichen Ausläufern des Teutoburger Waldes. Sie führt über Melle, benutzt von hier aus das Thal der Haase auf der rechten Seite des Flusses, schneidet bei Osnabrück die Linie Venlo-Bremen und nimmt gleichzeitig südwestlich eine Zweigbahn von Brackwede auf. Bei der nächsten Station Eversburg überbrückt sie die Haase, verlässt hiermit das Wiehengebirge, und ausserdem geht hier nördlich die oldenburgische Staatsbahn nach Quakenbrück-Oldenburg ab. Die Linie nach Rheine tritt nun auf die Ausläufer des Teutoburger Waldes, führt über Ibbenbüren, überbrückt kurz vor ihrem Endpunkt die Ems, mündet bei Rheine in die Linie Münster-Rheine-Salzbergen-Emden des Directionsbezirks Köln rechtsrheinisch und findet andererseits von Salzbergen aus in der holländischen Almelo-Salzbergener Bahn Fortsetzung auch westlich nach Holland.

Die Hammer Linie verfolgt südwestliche Richtung, führt über Herford, wo südöstlich eine Zweigbahn nach Detmold abgeht, verlässt bei Bielefeld das Gebirge, entsendet bei Brackwede eine Zweigbahn nordwestlich nach Osnabrück, dann jenseits Gütersloh bei Rheda und endlich bei Bahnhof Beckum solche in südlicher Richtung nach Lippstadt bezw. nach der Stadt Beckum. Ausserdem geht bei Rheda nordwestlich eine zum Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch gehörige Linie nach Münster ab. Bei Hamm mündet die hier behandelte Bahn in die Linien des Directionsbezirks Köln rechtsrheinisch und findet in diesen Fortsetzung nach Dortmund-Düsseldorf-Köln.

Von dieser Hauptbahn sind die gemeinsame Strecke bis Löhne und die Hammer Linie durchweg doppelgleisig, diejenige nach Rheine aber nur eingleisig. Auf den hier neu zu behandelnden Theilstrecken stellen sich die Maximalsteigungen, wie folgt: auf Braunschweig-Lehrte 1 : 500, auf Wunstorf-Löhne 1 : 200, auf Löhne-Osnabrück 1 : 300, auf Osnabrück-Rheine 1 : 250, auf Löhne-Rheda 1 : 100 und auf Rheda-Hamm 1 : 300.

Zu diesen Linien gehören folgende Zweigbahnen:

a. Herford-Detmold ist 28 km lang, hat südöstliche Richtung und liegt auf dem Teutoburger Walde, benutzt aber das Thal der Werre. Sie führt über Salzuflen und Lage, von wo aus eine Zweigbahn östlich nach Hameln zum Bau angeordnet ist, und endet gegenwärtig noch in Detmold, Hauptstadt des Fürstenthums Lippe, doch ist die Fortsetzung südöstlich nach Sandebeck (Station der Linie Hannover-Altenbeken) und zwar als Vollbahn zur Ausführung befohlen. Die Bahn ist eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 152.

b. Brackwede-Osnabrück ist 49 km lang, hat vorherrschend nordwestliche Richtung und liegt auf dem Teutoburger Walde. Sie führt über die Stadt Halle i. W. und benutzt zuletzt auf 4 km die Gleiseanlagen der Strecke Münster-Osnabrück des Directionsbezirks Köln rechtsrheinisch, mittelst deren sie bei Osnabrück in die Linie Löhne-Rheine mündet. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 50 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

c. Rheda-Lippstadt ist 23 km lang und hat südliche Richtung. Sie bildet die Fortsetzung der Linie Münster-Rheda, führt über Wiedenbrück, geht bei Lippstadt über die Lippe und mündet hier in die Linie Nordhausen-Soest, findet andererseits aber in der Warstein-Lippstadter Privatbahn auch Fortsetzung südlich bis Warstein. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

d. Bahnhof Beckum-Stadt Beckum ist 6 km lang, hat südliche Richtung, liegt auf hügeligem Terrain und findet bei der Stadt Beckum ihren Endpunkt. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 140.

V. Nordhausen-Altenbeken-Soest ist 234 km lang, liegt durchweg im mitteldeutschen Bergland und hat vorherrschend westliche Richtung. Sie lehnt sich in Nordhausen an die Linie Halle-Münden des Directionsbezirks Frankfurt a. M. an, verfolgt bis Scharzfeld nordwestliche Richtung, entsendet hier eine Zweigbahn nördlich nach Andreasberg, wendet sich nun nach Westen, führt über Herzberg a. H., wo nördlich eine zu Magdeburg gehörige Linie von Seesen-Osterode einfällt, entsendet bei Wulften eine Zweigbahn südlich nach Duderstadt und schneidet bei Northeim die unter I. behandelte Hauptbahn. Bis hierher gehört die Bahn dem Harz an, verlässt diesen jetzt durch Ueberschreitung der Leine und tritt nun auf den Sollinger Wald, hier zum Theil das Weserthal benutzend. Bei Wehrden überschreitet sie diesen Fluss, erreicht hiermit das Eggegebirge, schneidet gleichzeitig die zu Elberfeld gehörige Linie Scherfede-Holzminden, entsendet bei Ottbergen nordöstlich eine eigene Zweigbahn nach Holzminden, nimmt bei Altenbeken die Linie nordöstlich von Hannover auf und entsendet gleichzeitig eine Linie nach Warburg. Weiter führt sie über Paderborn und Lippstadt, wo nördlich die Zweigbahn von Rheda einfällt und südlich

die Privatbahn nach Warstein abgeht; sie findet in Soest in den Linien des Directionsbezirks Elberfeld Fortsetzung in das Ruhrkohlenrevier sowie nach Düsseldorf und nach Köln; andererseits geht von Soest die zu Köln rechtsrheinisch gehörige Linie über Hamm-Münster und Rheine nach Emden ab. Zum weitaus grössten Theil ist die Bahn doppelgleisig, nur die mittlere Theilstrecke Bodenfelde-Ottbergen mit 27 km ist gegenwärtig noch eingleisig. Die Maximalsteigung beträgt auf Nordhausen-Herzberg 1 : 100, auf Herzberg-Northeim 1 : 105, auf Northeim-Ottbergen-Altenbeken wiederum 1 : 100, auf Altenbeken-Lippstadt 1 : 79 und auf Lippstadt-Soest 1 : 200.

Zu dieser Linie gehören unmittelbar bezw. mittelbar folgende Zweigbahnen:

a. Scharzfeld-Andreasberg ist 15 km lang, liegt auf dem Harz, hat vorherrschend nördliche Richtung, führt über Lauterberg und endet bei St. Andreasberg. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 50 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Wulften-Duderstadt ist 21 km lang. Sie überschreitet kurz nach der Abzweigung von der Hauptbahn die Oder (einen Zufluss der Leine), tritt hiermit auf das Eichsfeld und führt in vorherrschend südlicher Richtung nach Duderstadt, wo sie gegenwärtig noch ihren Endpunkt findet, doch ist die Fortsetzung weiter nach Süden bis nach Leinefelde zum Bau angeordnet. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 150 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

c. Ottbergen-Holzminden ist 17 km lang, führt in nordöstlicher Richtung unter Benutzung des Thales der Weser über Höxter, überschreitet hier den Fluss, tritt damit auf den Sollinger Wald und findet in Holzminden in den Linien des Directionsbezirks Magdeburg Fortsetzung über Kreiensen-Börssum nach Magdeburg. Sie ist doppelgleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 100.

d. Hannover-Altenbeken ist 111 km lang und hat vorherrschend südwestliche Richtung. Sie überschreitet dicht bei Hannover die Leine, entsendet bei Weetzen westlich eine Zweigbahn nach Haste und gehört von hier aus unausgesetzt dem Berglande, zunächst dem Deistergebirge an. Bei Hameln schneidet sie die Linie Elze-Löhne, überschreitet die Weser, tritt damit auf den Teutoburger Wald, führt über Pyrmont und Sandebeck, den Endpunkt der von Detmold her in Bauvorbereitung begriffenen Eisenbahn, und mündet auf Station Altenbeken in die unter IV. genannte Hauptlinie. Nach Hameln ist eine Bahn westlich von Lage her zur Ausführung befohlen. Die Bahn ist eingleisig und hat auf Hannover-Hameln ein Steigungsmaximum von 1 : 120, auf Hameln-Altenbeken aber ein solches von 1 : 80.

d 1. Weetzen-Haste ist 25 km lang, liegt am Nordostrande des Deistergebirges, hat vorherrschend nordwestliche Richtung und mündet auf Station Haste in die Linie Wunstorf-Minden. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 150.

e. Altenbeken-Warburg ist 37 km lang, liegt auf dem Eggegebirge, hat südöstliche Richtung und mündet in Warburg in die zu Elberfeld gehörige Linie Scherfede-Cassel, findet andererseits aber auch Fortsetzung südlich nach Arolsen. Sie ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 60.

VI. Summarisch sind noch die Hafenbahnen bei Minden und Hameln, die Verbindungsbahnen bei Lehrte, Cassel und Harburg, der preussische Antheil an

der Verbindungsbahn zwischen Bremen Altstadt und Bremen Neustadt und die Güterbahn bei Linden Hannover mit zusammen 18 km aufzuführen.

Eine Ueberschreitung der Elbe findet in den Linien des Directionsbezirks Hannover nicht statt, dagegen ist die Weser fünfmal überbrückt und zwar bei Wehrden, Höxter, Hameln, Vlotho sowie zwischen Oeynhausen und Minden. Tunnel sind sechs Stück mit einer Gesammtlänge von 4 km vorhanden.

Zu den vorstehend aufgeführten Eigenthumsstrecken treten noch die seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung dem hamburgischen Staate abgepachtete Hafenbahn in Cuxhaven mit 1,11 km (s. Seite 650) und die seitens des bremenschen Staats an die preussische Staatsbahnverwaltung zur Benutzung überlassenen bremenschen Staatsbahnstrecken bei Bremerhaven mit 0,63 km und innerhalb der Stadt Bremen mit 1,00 km (cfr. Seite 616 u. ff.). Somit ergiebt sich gegenüber der Eigenthumslänge von 2305,84 km eine Betriebslänge von 2308,60 km. — Noch bleibt hier zu erwähnen, dass die 4,00 km lange Strecke Osnabrück-Eversburg und die Strecke innerhalb der Stadt Bremen vom Altstädter nach dem Neustädter Bahnhof preussischen und bremischen Antheils mit zusammen 2,37 km an die oldenburgische Staatsbahnverwaltung zur Mitbenutzung überlassen sind, sowie dass die Ilmebahn (Einbeck-Dassel) und die Farge-Vegesacker Eisenbahn für Rechnung der betreffenden Gesellschaften in Betrieb der Direction Hannover stehen.

Anschlussstationen an die Bahnnetze anderer Verwaltungen sind 39 vorhanden mit 3 Anschlüssen an den Directionsbezirk Altona: in Harburg, in Buchholz und in Lüneburg; mit 8 Anschlüssen an den Directionsbezirk Magdeburg: in Uelzen, in Lehrte, in Braunschweig, in Ringelheim, in Granhof, in Kreiensen, in Herzberg a. H. und in Holzminden; mit 8 Anschlüssen an den Directionsbezirk Frankfurt a. M.: in Nordhausen, in Göttingen, in Münden, in Waldkappel, in Treysa, in Lollar, in Bockenheim bei Frankfurt und in Hanau; mit 7 Anschlüssen an den Directionsbezirk Elberfeld: in Cölbe, in Warburg, in Wehrden, in Holzminden, in Soest, in Hamm und in Cassel; mit 8 Anschlüssen an den Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch: in Giessen, in Soest, in Hamm, in Rheda, in Osnabrück, in Rheine, in Bremen und in Kirchweyhe; mit 1 Anschluss an den Directionsbezirk Erfurt: in Guntershausen; mit 1 unmittelbaren Anschluss an die oldenburgische Staatsbahn: in Eversburg, sowie durch Mitbenutzung der betreffenden Strecken seitens Oldenburgs ausserdem noch in Osnabrück und in Bremen; mit 1 Anschluss an die Oberhessischen Eisenbahnen: in Giessen; mit 1 Anschluss an die Hessische Ludwigsbahn: in Hanau; mit 2 Anschlüssen an die Braunschweigische Landeseisenbahn: in Braunschweig und in Derneburg; mit 1 Anschluss an die Warstein-Lippstadter Privatbahn: in Lippstadt; mit 1 Anschluss an die Hoyaer Privatbahn: in Eystrup; mit 1 Anschluss an die Peine-Ilseder Privatbahn: in Peine; mit 1 Anschluss an die Ilmebahn (in Betrieb der Direction Hannover): in Einbeck, sowie mit 1 Anschluss an die Farge-Vegesacker Privatbahn (gleichfalls in Betrieb der Direction Hannover): in Vegesack.

Betreffs der Verkehrsverhältnisse beherrschen die Linien des Directionsbezirks den auf reiche Land- und Viehwirthschaft sowie auf die Producte des Osnabrücker Bergwerkreviers basirten Verkehr der Provinz Hannover und speciell mit Harburg - Frankfurt a. M. sowie mit Bremerhaven-Bremen-Hannover den gewaltigen wechselseitigen Verkehr zwischen den drei nordischen Handelsmetropolen Hamburg, Bremen, Lübeck und dem südwestlichen Deutschland; ferner dienen die Linien Braunschweig-Rheine dem Verkehr zwischen Norddeutschland

und Holland, Braunschweig-Löhne-Hamm und Holzminden-Ottbergen-Soest dem Verkehr zwischen dem nordöstlichen Deutschland und dem Ruhrkohlenrevier sowie Düsseldorf und Köln, und die Linie Nordhausen-Soest dem Verkehr von Halle und Leipzig her in gleicher Richtung wie die vorige.

Directionsbezirk Köln linksrheinisch.

Bei Verstaatlichung des Rheinischen Eisenbahnunternehmens, zu welchem auch die früher selbstständigen Bonn-Kölner und Köln-Krefelder Eisenbahnen gehörten, wurde zur Ueberleitung in die neuen Verhältnisse unterm 25. Februar per 1. April 1880 die königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn in Köln errichtet, mit Allerhöchstem Erlass vom 23. Februar 1881 per 1. April desselben Jahres aber der Verwaltungsbezirk dieser auf die links des Rhein gelegenen Linien der ehemaligen Rheinischen Eisenbahn und auf den Verwaltungsbezirk der ehemaligen königlichen Eisenbahndirection in Saarbrücken (unter Abzweigung desselben von der königlichen Eisenbahndirection in Frankfurt a. M.) festgesetzt und hierbei die Firma auf „Königliche Eisenbahndirection (linksrheinisch) in Köln“ abgeändert: die rechts des Rhein gelegenen Linien kamen zum Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch. Im Jahre 1882 erhielt die linksrheinische Direction auch die verstaatlichte Rhein-Nahebahn, welche bis dahin für Rechnung der betreffenden Gesellschaft bereits in Verwaltung jener gestanden hatte, dann 1883 die links des Rhein gelegenen Linien des ehemaligen Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmens und 1887 die neuerdings verstaatlichte Aachen-Jülicher Eisenbahn. Somit umfasst der Directionsbezirk Köln linksrheinisch dem Namen entsprechend, abgesehen von mehreren Rheinübergängen und mit Ausnahme der zu Köln rechtsrheinisch gehörigen Linie Venlo-Wesel, die sämmtlichen links des Rhein gelegenen preussischen Staatseisenbahnen. Der Staat selbst hat innerhalb dieses Directionsbezirks in neuerer Zeit noch zahlreiche Linien gebaut, meist allerdings Secundärbahnen, zum Theil jedoch von beträchtlicher Länge, so Remagen-Ahrweiler-Adenau und Rothe Erde (bei Aachen)-Montjoie-St. Vith-Prüm mit Zweigen nach Eupen und nach Malmedy. In den so vereinigten Linien stellte sich die Eigenthumslänge des Directionsbezirks per 1. April 1889 auf 1839,12 km dem preussischen Staat zu Eigenthum gehörige Linien, und es ist diese Zahl der Berechnung auf Seite 185 zu Grunde gelegt. Hiervon entfielen

auf preussisches Gebiet . . . . :	1805,63 km
„ das zu Oldenburg gehörige Fürstenthum Birkenfeld	33,49 „
Summa	1839,12 km.

Seitdem sind noch die vom Staat hergestellten Neubaustrecken Hochneukirch-Grevenbroich mit 10,22 km, Lommersweiler (bei St. Vith)-luxemburgische Grenze gegen Ulflingen mit 16,10 km, Langenlonsheim-Simmern mit 37,74 km, Trier-Hermeskeil mit 50,30 km, Walheim-Stolberg mit 7,20 km und Lindern-Heinsberg mit 12,50 km hinzugetreten, und es beträgt somit per August 1890 die Eigenthumslänge des Directionsbezirks 1973,18 km.

Eingetheilt ist der Directionsbezirk gegenwärtig in sechs Betriebsämter, welche ihren Sitz in Köln, Coblenz, Trier, Saarbrücken, Aachen und Krefeld haben.

In orographischer Beziehung gehören die südlichen Linien des Directionsbezirks dem mitteldeutschen Berglande und in diesem dem niederrheinisch-

westfälischen Schiefergebirge, die nördlichen dagegen der niederrheinischen Tiefebene an. Von dem Ersteren kommen hier der Hunsrück zwischen Nahe und Mosel, die Hohe Eifel nördlich der Mosel, und nordwestlich an diese anschliessend die Hohe Venn in Frage. Bei dem Hunsrück sind den einzelnen Theilen auch besondere Benennungen beigelegt und zwar nächst des Rhein im Süden Soonwald, im Norden der eigentliche Hunsrück, westlich von diesen Beiden der Idarwald und westlich von diesem bis zur Saar der Hochwald, welcher in seinem südlichsten Theil das Saarbrücker Steinkohlenrevier umfasst. Von der Eifel geht der östliche Theil in der Höhe von Bonn nördlich zur rheinischen Tiefebene über, während der westliche Theil, welcher auch Schnee-Eifel genannt wird, im Norden Fortsetzung in der Hohen Venn findet. Diese reicht nördlich bis Aachen, umfasst hier das Aachener Steinkohlenrevier und wird häufig noch als Theil der Eifel bezeichnet. — In hydrographischer Beziehung kommt der Rhein von Bingerbrück bis Cleve und dessen linksseitige Neben- und Zuflüsse Nahe, Mosel, Saar, Kyll, Ahr und Erft zur Geltung, und ausserdem erscheinen bei den westlichen Linien mehrere Nebenflüsse der Maas, besonders die Roer (auch Ruhr genannt) mit Worm und die Niers.

Der näheren geographischen Besprechung legen wir folgende Linien zu Grunde: Köln-Aachen-belgische Grenze bei Herbesthal; Köln-Coblenz-Bingerbrück; Köln-Trier-Saarbrücken; Coblenz-Trier-lothringische Grenze bei Perl und Trier-luxemburgische Grenze bei Wasserbillig; Bingerbrück-Saarbrücken-lothringische Grenze bei Forbach und Saarbrücken-lothringische Grenze bei Saargemünd; Köln-Neuss-Hochfeld und Neuss-Krefeld-Cleve-holländische Grenze gegen Zevenaar nebst Cleve-holländische Grenze gegen Nymwegen; Neuss-M. Gladbach-Aachen und M. Gladbach-holländische Grenze gegen Venlo.

I. Köln-Aachen-belgische Grenze bei Herbesthal ist 86 km lang, hat vorherrschend südwestliche Richtung und liegt bis Aachen in der niederrheinischen Tiefebene, mit der Endstrecke aber auf der Hohen Venn. Sie beginnt auf dem Centralbahnhofe Köln in Anlehnung an die rechtsrheinischen Linien, durchbricht bei Gr. Königsdorf mittelst Tunnels die Ville, einen der Hohen Eifel nördlich vorgelagerten Höhenrücken, überbrückt hierauf die Erft und bei dem Eisenbahnknotenpunkt Düren die Roer. Hier fällt nordöstlich eine Linie von Neuss ein, nordwestlich geht eine Zweigbahn nach Jülich, südöstlich eine solche nach Euskirchen ab, und südwestlich ist eine nach Kreuzau im Bau. Weiter bei Eschweiler schneidet sie die Linie M. Gladbach-Stolberg, und bei der nächsten Station Stolberg strahlen, abgesehen von der eben genannten Linie, drei Zweigbahnen aus, eine nordöstlich nach Alsdorf, die zweite nordwestlich nach Morsbach, die dritte südlich nach Walheim, und ausserdem noch eine 3 km lange Güterbahn südlich nach Münsterbusch. Wiederum auf der nächsten Station Rothe Erde entsendet die Hauptbahn eine Linie südlich über Walheim bis an die luxemburgische Grenze bei Ulflingen und trifft dann auf Station Aachen (Rheinischer Bahnhof), woselbst westlich die später zu behandelnde Linie von Neuss mündet, überbrückt die Worm, wendet sich nun mehr nach Süden, tritt auf die Hohe Venn, entsendet bei Herbesthal eine Zweigbahn östlich nach Raeren und findet auf der Grenze gegen Belgien in dem belgischen Bahnnetz Fortsetzung nach Verviers und weiter bis nach Paris. Die Eigenthumsgrenze deckt sich mit der Landesgrenze, ein eigentliches Pachtverhältniss besteht hierbei nicht, jedoch wird der Fahrdienst bereits von Herbesthal ab seitens der belgischen Verwaltung besorgt. Die Bahn ist durchweg doppelgleisig, hat auf Köln-Düren ein Steigungs-

maximum von 1 : 92, auf Düren-Aachen von 1 : 100 und auf Aachen-Herbesthal von 1 : 95.

Zu dieser Linie gehören unmittelbar bezw. mittelbar folgende Zweigbahnen:

a. Düren-Jülich ist 15 km lang, hat nordwestliche Richtung, liegt auf dem rechten Ufer der Roer und mündet auf Station Jülich in die Linie M. Gladbach-Stolberg bezw. Jülich-Aachen. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 150.

b. Düren-Euskirchen ist 30 km lang, liegt auf den Abhängen der Ville, hat südöstliche Richtung, führt über Zülpich und mündet auf Station Euskirchen in die Linie Köln-Trier. Sie ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100.

c. Stolberg-Alsdorf ist 13 km lang, hat nordwestliche Richtung, schneidet bei Höngen die Linie Aachen-Jülich und hat gegenwärtig noch in Alsdorf ihren Endpunkt, doch ist die Fortsetzung westlich bis Herzogenrath (Station der Linie Neuss-Aachen) im Bau. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100.

d. Stolberg-Morsbach ist 8 km lang, hat nordwestliche Richtung, schneidet bei Würselen die Linie Aachen-Jülich und findet gegenwärtig noch in Morsbach ihren Endpunkt, doch ist die Fortsetzung westlich nach Kohlscheid (Station der Linie Neuss-Aachen) bereits im Bau. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 60 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

e. Stolberg-Stolberg/Hammer-Walheim ist 13 km lang, führt in südlicher Richtung durch das Stolberger Thal und mündet auf Station Walheim in die nächstfolgende Zweigbahn Rothe Erde-Grenze gegen Ulflingen. Sie ist als Secundärbahn gebaut, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 60.

Die Zweigbahnen c, d, e liegen auf dem nördlichsten Theil der Hohen Venn.

f. Rothe Erde-St. Vith-luxemburgische Grenze gegen Ulflingen ist 111 km lang, hat südliche Richtung, liegt mit ihrem nördlichen Theil bis Weismes auf der Hohen Venn und von da ab auf der Schnee-Eifel. Auf ihrem Abzweigungspunkt von der Hauptbahn steht sie rückwärts in nördlicher Richtung durch eine 5 km lange, nur dem Güterverkehr dienende Anschlussbahn mit der Strecke Aachen-Jülich in Verbindung, führt dann von Rothe Erde aus über Walheim, wo die unter 1 e. genannte Zweigbahn einfällt, und weiter über Raeren, wo westlich die Zweigbahn von Herbesthal mündet. Nun führt sie über Montjoie, entsendet bei Weismes eine Zweigbahn westlich nach Malmedy, geht dann über St. Vith, nimmt auf der nächsten Station Lommersweiler eine Zweigbahn östlich von Gerolstein auf und findet auf der luxemburgischen Grenze in dem luxemburgischen Bahnnetz Fortsetzung zunächst nach Ulflingen. Die Eigenthumsgrenze deckt sich mit der politischen Landesgrenze, ein Pachtverhältniss besteht hierbei jedoch nicht, nur der Fahrdienst wird seitens der Direction Köln linksrheinisch bis Ulflingen besorgt. — Die Linie ist als Secundärbahn gebaut, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat auf Rothe Erde-Weismes ein Steigungsmaximum von 1 : 60, auf dem weiteren südlichen Theil aber ein solches von 1 : 75.

f1. Weismes-Malmedy ist 8 km lang, liegt auf der Schnee-Eifel, hat westliche Richtung und findet in Malmedy ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 40 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

g. Herbesthal-Raeren ist 13 km lang, liegt auf der Hohen Venn, führt in östlicher Richtung über Eupen und mündet auf Station Raeren in die unter f. behandelte Linie. Die Theilstrecke Herbesthal-Eupen, aus den sechziger Jahren stammend, ist als eingleisige Vollbahn, die Reststrecke als normalspurige Secundärbahn gebaut, doch wird die ganze Linie secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Das Steigungsmaximum beträgt 1 : 70.

II. Köln-Coblenz-Bingerbrück ist 152 km lang, hat südöstliche Richtung, gehört bis Bonn der niederrheinischen Tiefebene, weiter bis Coblenz der Hohen Eifel und mit der Endstrecke dem Hunsrück an, doch benutzt sie, von Bonn aus hart am Rhein sich haltend, durchweg das Rheinthal. Sie bildet die südliche Fortsetzung der Linien von Hochfeld, von Cleve und von Venlo, führt über Kalscheuren, wo sich die Köln-Trierer Linie (Eifelbahn) von ihr trennt, führt über Brühl und tritt bei Bonn dicht an den Rhein heran. Hier entsendet sie eine Zweigbahn westlich nach Euskirchen und östlich unter Ueberschreitung des Rhein mittelst Trajects eine solche nach Obercassel (Station der rechtsrheinischen Linie Deutz-Ehrenbreitstein), so dass in dieser das Eigenthum des Directionsbezirks auf das rechte Rheinufer hinüber reicht; weiter bei Remagen und dann bei Andernach entsendet sie Zweigbahnen südwestlich nach Adenau bezw. Mayen, geht dann über Neuwied und trifft unter Ueberschreitung der Mosel auf die Station Coblenz (Rheinischer Bahnhof). Hier reicht das Eigenthum des Directionsbezirks in der festen Rheinbrücke nebst den anschliessenden Uferstrecken gleichfalls auf das rechte Ufer bis Ehrenbreitstein hinüber. Auf der nächsten Station Coblenz Moselbahnhof geht südwestlich die Moselbahn nach Trier ab, während von Osten her die Linien des Directionsbezirks Frankfurt a. M. unter Ueberschreitung des Rhein mittelst der Horchheimer Brücke münden. Nach weiteren 60 km, auf welcher Strecke sie Boppard, St. Goar und Bacharach berührt, trifft die hier zu behandelnde Bahn auf Station Bingerbrück. Hier findet sie in der Linie Bingerbrück-Saarbrücken Fortsetzung südwestlich bis an die lothringische Grenze, in den Linien der Hessischen Ludwigsbahn Anschluss nach Mainz und Frankfurt a. M., und mit den rechtsrheinischen Linien wird die Verbindung nach Rüdesheim für Personen mittelst Schiffs, für Güterwagen mittelst Schalten bewirkt. Die Bahn ist durchweg doppelgleisig und hat auf Köln-Bonn eine Maximalsteigung von 1:400, auf den übrigen Theilen aber solche von 1:200.

Zu dieser Linie gehören folgende Zweigbahnen:

a. Bonn-Euskirchen ist 34 km lang, hat bis Meckenheim südliche und von da aus westliche Richtung, liegt auf dem nördlichen Rande der Hohen Eifel und findet in Euskirchen Fortsetzung in der bereits behandelten Linie nordöstlich nach Düren und andererseits in der Eifelbahn südlich nach Trier. Sie ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 83.

b. Bonn-Obercassel begreift den Rheintraject und die Ufergleise zu beiden Seiten des Stroms in sich, ist 5 km lang und mündet bei Station Obercassel in die rechtsrheinische Linie Deutz-Ehrenbreitstein. Sie steht in Vollbetrieb und hat in den Ufergleisen Steigung bezw. Gefäll von 1 : 36.

c. Remagen-Adenau ist 42 km lang, liegt auf der Hohen Eifel, benutzt hierbei aber das Thal der Ahr, woraus sich eine vorherrschend südwestliche

Richtung ergiebt. Sie führt über Ahrweiler, Altenahr und findet in Adenau ihren Endpunkt, ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 60 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

d. Andernach-Mayen ist 23 km lang, liegt gleichfalls auf der Hohen Eifel, führt in südwestlicher Richtung über Niedermendig und erreicht gegenwärtig noch in Mayen ihren Endpunkt, doch ist die Fortsetzung westlich nach Gerolstein bereits zur Ausführung angeordnet. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 95.

e. Coblenz-Ehrenbreitstein ist einschliesslich der festen Rheinbrücke $1{,}84$ km lang, hat östliche Richtung und mündet bei Ehrenbreitstein in die rechtsrheinische Linie Deutz-Niederlahnstein. Sie ist eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 70.

III. Köln-Trier-Saarbrücken benutzt bis Kalscheuren die Gleiseanlagen der unter II. behandelten Bahn, hat von da aus eine Baulänge von 258 km und vorherrschend südliche Richtung. Bis Euskirchen liegt sie in der niederrheinischen Tiefebene, von da bis Trier auf der Hohen Eifel und mit Trier-Saarbrücken auf dem westlichen Rande des zum Hunsrück gehörigen Hochwaldes. Bald hinter Kalscheuren tritt sie an die Erft, begleitet diese bis Euskirchen, wo östlich die Linie von Bonn, nordwestlich die von Düren einfällt und von wo eine Zweigbahn südlich nach Münstereifel im Bau ist. Durch Ueberbrückung des Flusses trennt sie sich nun von der Erft, nimmt bei Mechernich südlich die Mechernicher Privatbahn auf, entsendet bei Call westlich eine Zweigbahn nach Hellenthal, tritt gleichzeitig in das Thal der Urft, dann bei Stadtkyll in das der Kyll und benutzt dies auf ihrem Weg über die Eifel ununterbrochen bis Ehrang auf 80 km, hierbei den Fluss wiederholt überbrückend. Innerhalb dieser Strecke führt sie über Gerolstein, entsendet hier eine Zweigbahn westlich nach Lommersweiler und trifft später auf Station Ehrang. Hier fällt von Nordosten her die Moselbahn ein, und mit dieser führt die hier zu behandelnde auf gemeinschaftlichen Gleiseanlagen unter Ueberschreitung der Mosel bis Karthaus vor Conz, während ausserdem von Ehrang noch eine zweite Linie auf dem linken Moselufer bis Conz führt, doch steht diese in Secundärbetrieb. Die von beiden Bahnen gemeinschaftlich benutzte Strecke überschreitet kurz vor Trier die Mosel, gewinnt hiermit das rechte Ufer des Flusses und berührt Trier auf der Station Trier rechtes Moselufer, von welcher eine Zweigbahn östlich nach Hermeskeil abgeht. Sieben Kilometer von Trier, bei Station Karthaus, trennen sich die beiden Linien wieder; die hier zu behandelnde tritt bei der nächsten Station Conz in das Saarthal und benutzt dieses ununterbrochen innerhalb des Hochwaldes bis Saarbrücken. Sie führt hierbei über Saarburg, Merzig, Saarlouis, Bous und Völklingen, auf welch beiden letztgenannten Stationen die Reichseisenbahnen anschliessen, und mündet auf Station Saarbrücken in die demnächst zu behandelnde Linie Bingerbrück-Saarbrücken-Forbach und Saargemünd. — Auf der Anfangstrecke Kalscheuren-Euskirchen ist die Bahn eingleisig, im Uebrigen aber doppelgleisig. Die Maximalsteigung beträgt auf Kalscheuren-Euskirchen 1 : 100, auf Euskirchen-Call 1 : 69, auf Call-Gerolstein 1 : 60, auf Gerolstein-Trier 1 : 100 und auf Trier-Saarbrücken 1 : 138.

Zu dieser Linie gehören folgende Zweigbahnen:

a. Call-Hellenthal ist 17 km lang, liegt auf der Schnee-Eifel und führt in südwestlicher Richtung über Schleiden nach Hellenthal, wo sie ihren Endpunkt

findet. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, benutzt auf 7 km öffentliche Strassen, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 70 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Gerolstein-Lommersweiler ist 52 km lang, liegt gleichfalls auf der Schnee-Eifel, führt in vorherrschend westlicher Richtung über Prüm und Bleialf und mündet auf Station Lommersweiler in die unter If. behandelte Linie Rothe Erde-luxemburgische Grenze gegen Ulflingen. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat wiederholt Steigungen von 1 : 60 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

c. Ehrang-Trier-Conz ist die bereits bei der Hauptbahn erwähnte Parallellinie auf dem linken Moselufer, liegt demgemäss noch auf dem südlichsten Theil der Schnee-Eifel, hat eine Länge von 16 km, südliche Richtung und fällt bei Conz wieder in die Hauptbahn ein. Bei Trier ist am linksseitigen Ende der Strassenbrücke über die Mosel der Bahnhof „Trier linkes Moselufer" angelegt. Sie ist als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 128.

d. Trier-Hermeskeil benutzt von Station „Trier rechtes Moselufer" aus in Richtung auf Ehrang auf 2 km die Gleiseanlagen der Hauptbahn, verfolgt dann behufs Benutzung des Thals der Ruwer südliche Richtung bis Zerf, wendet sich dann nach Nordosten und findet in Hermeskeil gegenwärtig noch ihren Endpunkt, doch ist die Fortsetzung südlich nach Wemmetsweiler bei Neunkirchen bereits zur Ausführung angeordnet. Die Bahn liegt durchweg auf dem Hochwald, ist von dem Abzweigungspunkte aus 50 km lang, als Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 60 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

IV. Coblenz-Trier-Karthaus-lothringische Grenze bei Perl und luxemburgische Grenze bei Wasserbillig (Moselbahn) ist von Coblenz bis Ehrang 105 km lang, benutzt von da aus bis Karthaus auf 13 km die Gleiseanlagen der unter III. behandelten Bahn und gabelt sich bei Karthaus in die 41 km lange Linie an die lothringische Grenze bei Perl und in die 7 km lange Linie an die luxemburgische Grenze bei Wasserbillig. Die Bahn lehnt sich auf Station Moselbahnhof an die mittelst der Horchheimer Rheinbrücke hier mündende Bahn von Wetzlar (des Directionsbezirks Frankfurt a. M.) und andererseits an die unter II. behandelte Linie Köln-Bingerbrück an, hat in der gemeinschaftlichen Strecke bis Karthaus südwestliche Richtung und gehört bis dahin fast ganz der Hohen Eifel an. Bald hinter Coblenz überschreitet sie die Mosel, tritt damit auf das linke Ufer des Flusses und verbleibt auf diesem bis Trier. Auf dieser Strecke führt sie über Güls, durchbricht bei Cochem mittelst eines 4216 Meter langen Tunnels, des grössten in Deutschland, das Gebirge, entsendet dann bei Pünderich eine Zweigbahn südöstlich nach Trarbach, weiter bei Wengerohr eine solche in gleicher Richtung nach Berncastel und eine nordwestlich nach Wittlich. Nach weiteren 30 km, bei Ehrang, vereinigt sie sich mit der Linie Köln-Saarbrücken, überschreitet in der gemeinschaftlichen Strecke bei Trier die Mosel, tritt damit auf das rechte Ufer dieser und gleichzeitig auf den Hochwald. Bei Karthaus trennt sie sich wieder von der Saarbrücker Bahn und gabelt sich ihrerseits noch in die Linien nach Perl und nach Wasserbillig.

Die Erstere nimmt nun südwestliche Richtung an, verbleibt aber auf dem rechten Moselufer, überbrückt die Saar nahe bei Karthaus und findet auf der lothringischen Grenze zwischen Perl und Sierck in den Reichseisenbahnen Fort-

setzung über Diedenhofen nach Metz. Die Eigenthumsgrenze deckt sich mit der politischen Landesgrenze, doch besteht ein eigentliches Pachtverhältniss nicht, nur der Fahrdienst wird von Perl aus seitens der Reichsbahnen besorgt.

Die Linie nach Wasserbillig überschreitet unmittelbar bei Karthaus in westlicher Richtung die Mosel, tritt damit wieder auf das linke Ufer des Flusses, gleichzeitig auf die Schnee-Eifel und findet auf der Grenze vor Wasserbillig Fortsetzung in den luxemburgischen Eisenbahnen über Wasserbillig nach Luxemburg und nach Ettelbrück. Die Eigenthumsgrenze deckt sich mit der Landesgrenze, ein eigentliches Pachtverhältniss besteht aber nicht, nur der Fahrdienst ist besonders geregelt.

Von Coblenz bis Karthaus ist die Bahn durchweg doppelgleisig, von da ab jedoch haben beide Endstrecken nur je ein Gleis. Die Maximalsteigung beträgt auf Coblenz-Ehrang 1 : 100, auf Ehrang-Perl 1 : 300 und auf Karthaus-Wasserbillig 1 : 270.

Zu diesen Linien gehören folgende Zweigbahnen:

a. Pünderich-Trarbach ist 11 km lang, hat südliche Richtung und mündet auf dem linken Moselufer bei Traben gegenüber dem auf dem rechten Ufer gelegenen Trarbach. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 45 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Wengerohr-Berncastel ist 15 km lang, hat südöstliche Richtung und mündet gleichfalls auf dem linken Moselufer bei Cues gegenüber dem auf dem rechten Ufer gelegenen Berncastel. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 65 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

c. Wengerohr-Wittlich ist 4 km lang, hat nordwestliche Richtung und findet bei Wittlich ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100.

Diese Zweigbahnen liegen sämmtlich auf der Hohen Eifel.

V. Bingerbrück-Saarbrücken-lothringische Grenze bei Forbach und Saarbrücken-lothringische Grenze bei Saargemünd ist in der gemeinschaftlichen Strecke Bingerbrück-Saarbrücken 142 km, auf Saarbrücken-Grenze gegen Forbach 6 km und auf Saarbrücken-Grenze gegen Saargemünd 17 km lang, hat vorherrschend südwestliche Richtung und liegt auf dem Hunsrück. Sie bildet von Bingerbrück aus die unmittelbare Fortsetzung der unter II. behandelten Linie Köln-Bingerbrück und benutzt zunächst das Thal der Nahe unter häufiger Ueberbrückung des Flusses, woraus sich vielfache Abweichungen von der Hauptrichtung ergeben. Bei Langenlonsheim bald hinter Bingerbrück entsendet sie eine Zweigbahn nordwestlich nach Simmern, führt über Kreuznach und trifft auf die Station Münster a. Stein, wo von Süden her die pfälzische Eisenbahn mündet. Dann über Kirn und Oberstein führend, nimmt sie weiter auf Bahnhof Birkenfeld eine Privatbahn nordwestlich von der Stadt Birkenfeld auf, trennt sich bei Türkismühle von der Nahe, tritt dann in das Thal der Blies und führt in diesem über St. Wendel und Ottweiler bis Neunkirchen. Hier entsendet sie westlich die Fischbachbahn über Schleifmühle, welche bei Saarbrücken wieder in die Hauptbahn einfällt, sowie eine Zweigbahn östlich an die Grenze der bayerischen Rheinpfalz bei Wellesweiler/Bexbach und führt selbst über Dudweiler nach Saarbrücken. Hier gabelt sie sich in die Linien an die lothringische Grenze bei Forbach und bei Saargemünd, entsendet gleichzeitig aber noch eine Zweig-

bahn östlich in der Richtung auf Scheidt und nimmt westlich die unter III. behandelte Hauptbahn von Köln-Trier auf.

Die Forbacher Linie verfolgt weiter südwestliche Richtung und findet auf der Grenze hinter Stieringen Fortsetzung in den Reichseisenbahnen über Forbach nach Remilly. Die Eigenthumsgrenze deckt sich mit der Landesgrenze, ein Pachtverhältniss besteht aber nicht, vielmehr ist nur der Fahrdienst besonders geregelt.

Die Saargemünder Linie verfolgt südöstliche Richtung, benutzt das Saarthal und findet auf der lothringischen Grenze vor Saargemünd Fortsetzung in den Reichseisenbahnen über Saargemünd nach Saarburg und nach Hagenau; die Anschlussstrecke ist bis Saargemünd im pachtweisen Betriebe der preussischen Staatbahnverwaltung.

Die Bahn ist in ihren sämmtlichen Theilen doppelgleisig, auf 11 km zwischen Neunkirchen und Saarbrücken aber dreigleisig, und die Maximalsteigungen betragen auf Bingerbrück-Kreuznach-Saarbrücken 1 : 100, auf Saarbrücken-Forbach 1 : 198 und auf Saarbrücken-Saargemünd 1 : 125

An Zweigbahnen gehören hierher:

a. Langenlonsheim-Simmern ist 38 km lang, liegt auf dem Hunsrück und führt in nordwestlicher Richtung über Stromberg bis Simmern, wo sie ihren Endpunkt findet. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat wiederholt Steigungen von 1 : 50 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Neunkirchen-Schleifmühle-Saarbrücken (Fischbachbahn) ist 26 km lang, liegt auf dem südlichsten Theil des Hochwaldes, läuft parallel zur Hauptbahn und fällt bei Saarbrücken in diese wieder ein. Sie ist fast durchweg eingleisig, nur die Endstrecke Schleifmühle-Saarbrücken hat zwei Gleise. Das Steigungsmaximum beträgt 1 : 100.

c. Neunkirchen - pfälzische Grenze bei Wellesweiler ist 5 km lang, hat östliche Richtung und findet auf der Grenze hinter Wellesweiler Fortsetzung in den pfälzischen Bahnen über Bexbach nach Homburg. Sie ist doppelgleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 194. Die Eigenthumsgrenze deckt sich hier mit der politischen Landesgrenze, ein Pachtverhältniss besteht aber nicht, vielmehr ist nur der Fahrdienst besonders geregelt.

d. Saarbrücken in Richtung auf Scheidt. Die Eigenthumsgrenze liegt hier nicht auf der Landesgrenze, vielmehr erstreckt sich der preussische Besitz nur auf die Einführung der pfälzischen Linie in den Bahnhof Saarbrücken, doch steht die pfälzische Strecke bis Station Scheidt in pachtweisem Betriebe der preussischen Staatsbahnverwaltung.

VI. Köln-Neuss-Oppum-Hochfeld und Oppum-Crefeld-Cleve-holländische Grenze gegen Zevenaar nebst Cleve - holländische Grenze gegen Nymwegen ist in der gemeinschaftlichen Strecke Köln-Oppum (vor Crefeld) 52 km, auf Oppum-Hochfeld 14 km, auf Oppum-Cleve 68 km, auf Cleve - Grenze gegen Zevenaar 13 km und auf Cleve - Grenze gegen Nymwegen gleichfalls 13 km lang. Die Bahn bildet die nördliche Fortsetzung der unter II. behandelten Linie Bingerbrück - Köln. Sie hält sich in der gemeinschaftlichen Strecke bis Oppum nahe dem Rhein, verfolgt hierbei zunächst nordwestliche Richtung und trifft nach Ueberbrückung der Erft auf den 36 km von Köln entfernten Eisenbahnknotenpunkt Neuss. Hier münden von Osten her mittelst der Düsseldorfer Rheinbrücke die Linien des Directionsbezirks Köln rechtsrheinisch; andererseits strahlen westlich die Linie nach Aachen und eigene Zweigbahnen

südwestlich nach Düren, nordwestlich nach Viersen und nordöstlich nach Obercassel aus. Die hier zu behandelnde Hauptbahn aber nimmt zunächst nördliche Richtung an, führt über Osterath und weiter in wieder nordwestlicher Richtung nach Oppum. Hier gabelt sie sich in die Linien nach Hochfeld und nach Cleve. Die Erstere verfolgt nordöstliche Richtung, geht über Linn, wo aus der Gemeinschaftsstrecke von Osterath her eine 1 km lange, aber nur dem Güterverkehr dienende Abkürzungslinie einmündet, und überschreitet dann auf fester Brücke zwischen Rheinhausen und Hochfeld den Rhein, in welcher das Eigenthum des Directionsbezirks zum dritten Mal auf das rechte Rheinufer hinüber reicht. In Hochfeld schliessen sich die Linien des Directionsbezirks Köln rechtsrheinisch an.

Die Clever Linie führt bei nordwestlicher Richtung zunächst nach Crefeld, entsendet hier Zweigbahnen nordöstlich nach Ruhrort, südwestlich nach Viersen, südlich nach Rheydt und steht ausserdem mit der Crefelder Privatbahn in unmittelbarem Gleiseanschluss. Bei der nächsten Station Kempen entsendet sie eine Zweigbahn südwestlich nach Kaldenkirchen, steht auch hier mit der Crefelder Privatbahn in directem Anschluss, schneidet dann bei Geldern die zu Köln rechtsrheinisch gehörige Linie Venlo-Wesel, geht über Kevelaar, kreuzt bei Goch die Nordbrabant - Deutsche Eisenbahn und gabelt sich dann bei Cleve in die beiden Grenzstrecken gegen Zevenaar und gegen Nymwegen.

Die Erstere hat zunächst nördliche Richtung, überschreitet zwischen Griethausen (Spyck) und Welle (Elten) den Rhein mittelst Trajects, wendet sich dann nach Nordwesten und findet auf der holländischen Grenze zwischen Elten und Zevenaar Fortsetzung in den niederländischen Bahnen nach Rotterdam und Amsterdam. In dieser Strecke reicht das Eigenthum des Directionsbezirks zum vierten Male auf das rechte Rheinufer hinüber. Die Eigenthumsgrenze deckt sich mit der politischen Landesgrenze, doch ist die Anschlussstrecke der Niederländischen Rheineisenbahn bis Zevenaar in pachtweisem Betriebe der preussischen Staatsbahnverwaltung.

Die Strecke nach Nymwegen verfolgt von Cleve aus westliche Richtung, und findet auf der holländischen Grenze hinter Cranenburg Fortsetzung in dem holländischen Bahnnetz gleichfalls nach Amsterdam und Rotterdam, doch steht die ganze Linie von Cleve aus im pachtweisen Betriebe der Holländischen Eisenbahngesellschaft.

Die gemeinschaftliche Strecke Köln-Oppum und die Hochfelder Linie sind doppelgleisig, von der nach Cleve aber nur die Theilstrecke Oppum-Crefeld, auf Crefeld-Kempen ist das zweite Gleis im Bau, Kempen-Cleve und die beiden Grenzstrecken aber sind eingleisig. Die Maximalsteigung beträgt auf Köln-Neuss 1 : 120, auf Neuss-Oppum und Oppum-Hochfeld 1 : 200, auf Oppum-Crefeld-Geldern gleichfalls 1 : 200, auf Geldern-Cleve 1 : 300, auf Cleve-Zevenaar 1 : 200 und auf Cleve-Cranenburg 1 : 150.

Zu diesen Linien gehören folgende unmittelbare bezw. mittelbare Zweigbahnen:

a. Düren-Neuss ist 48 km lang, lehnt sich in Düren an die Linie Köln-Aachen an und bildet die nördliche Fortsetzung der Linie Euskirchen-Düren. Sie selbst hat nordöstliche Richtung, tritt bei Bedburg an die Erft und verbleibt auf deren linkem Ufer bis Neuss. Auf dieser Strecke entsendet sie bei Grevenbroich eine Zweigbahn westlich nach Hochneukirch und mündet auf Station Neuss in die Hauptbahn. Die Strecke Grevenbroich-Neuss ist schon jetzt doppelgleisig, auf Grevenbroich-Bedburg ist das zweite Gleis im Bau, Bedburg-Düren aber hat nur ein Gleis. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 160.

a 1. Grevenbroich-Hochneukirch ist 10 km lang, hat westliche Richtung und mündet auf Station Hochneukirch in die Linie M. Gladbach-Stolberg. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 120.

b. Neuss-Viersen ist 23 km lang, hat nordwestliche Richtung, schneidet bei Neersen die Linie Crefeld-Rheydt und findet auf Station Viersen in der Linie von M. Gladbach her Fortsetzung nach Venlo. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird auf der Theilstrecke Neersen-Viersen aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Die Steigungen sind nur unbedeutend, sie betragen im Maximum 1 : 500.

c. Neuss-Obercassel ist 8 km lang, hat nordöstliche Richtung und endet bei Obercassel hart am linken Rheinufer gegenüber Düsseldorf, mit welchem es durch eine gewöhnliche Schiffbrücke verbunden ist. Sie ist als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 240.

d. Crefeld-Homberg ist 20 km lang, hat nordöstliche Richtung und endet in Homberg auf dem linken Rheinufer gegenüber Ruhrort. Der frühere Rheintraject ist eingegangen; die Verbindung mit den rechtsrheinischen Linien erfolgt nur noch mittelst Personendampfschiffs. Die Bahn ist eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 240. Von Homberg geht eine Zweigbahn westlich nach Mörs ab.

d 1. Homberg-Mörs ist 6 km lang, wovon 5 km auf der öffentlichen Strasse liegen, hat westliche Richtung und in Mörs mittelst besonderer Verbindungsbahn Anschluss an die Crefelder Privatbahn. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 90.

e. Crefeld-Viersen ist 15 km lang, hat südwestliche Richtung und mündet bei Viersen in die Linie M. Gladbach-Venlo. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 100.

f. Crefeld-Rheydt ist 13 km lang, hat südliche Richtung, schneidet bei Neersen die Linie Neuss-Viersen, führt über M. Gladbach und mündet bei Rheydt in die Linie Neuss-Aachen. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 179.

g. Kempen-Kaldenkirchen ist 18 km lang, hat südwestliche Richtung, führt über Grefrath, wo ein Zweig der Crefelder Privatbahn einfällt, und mündet auf Station Kaldenkirchen in die Linie M. Gladbach-Venlo. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 80.

Haupt- und Zweigbahnen liegen sämmtlich in der niederrheinischen Tiefebene.

VII. Neuss-M. Gladbach-Aachen und M. Gladbach-Venlo ist in der gemeinschaftlichen Strecke Neuss-M. Gladbach 17 km, auf M. Gladbach-Aachen 59 km und auf M. Gladbach-Grenze vor Venlo 28 km lang. Sie bildet von Neuss aus die Fortsetzung der Strecke Düsseldorf-Neuss (des Directionsbezirks Köln rechtsrheinisch), führt in westlicher Richtung nach Gladbach, gabelt sich hier in die Linien nach Aachen und nach Venlo und entsendet gleichzeitig eine Zweigbahn südlich nach Stolberg.

Die Aachener Linie nimmt nun südwestliche Richtung an, entsendet bei Rheydt eine Zweigbahn westlich nach Dalheim, führt über Erkelenz, überbrückt dann die Roer, entsendet bei Lindern eine Zweigbahn nordwestlich nach Heinsberg, geht über Geilenkirchen, Herzogenrath und Kohlscheid sowie über Rich-

terich, wo westlich die Aachen-Mastrichter Privatbahn nach Mastricht abgeht, und mündet in Aachen auf Bahnhof Templerbend, doch führt von hier aus die Linie weiter über Aachen-Marschirthor bis zum Rheinischen Bahnhofe, welche Strecke 3 km lang ist, und andererseits geht sie von Bahnhof Templerbend südlich in einer Länge von 5 km bis an die belgische Grenze vor Bleyberg, wo sie in dem belgischen Bahnnetz Fortsetzung nach Verviers und weiter nach Brüssel und Paris findet. Die Strecke Kohlscheidt-Richterich-Aachen Templerbend-Rheinischer Bahnhof ist gemeinschaftliches Eigenthum der Direction Köln linksrheinisch und der Aachen-Mastrichter Privatbahn, und betreffs der Grenzstrecke nach Bleyberg ist zu bemerken, dass die Eigenthumsgrenze sich mit der Landesgrenze deckt, dass ein eigentliches Pachtverhältniss hierbei aber nicht besteht, vielmehr nur der Fahrdienst besonders geregelt ist.

Die Venloer Linie führt bei nordöstlicher Richtung über Viersen, wo östlich die Zweigbahn von Neuss-Neersen und nordöstlich die von Crefeld einfällt, geht dann über Dülken, von wo eine Zweigbahn südlich nach Brüggen im Bau ist, die kurz vor der Eröffnung steht, nimmt dann bei Kaldenkirchen die Zweigbahn nordöstlich von Kempen auf und findet auf der Grenze vor Venlo Fortsetzung im holländischen Bahnnetz nach Vlissingen sowie nach Amsterdam und Rotterdam. Die Eigenthumsgrenze deckt sich auch hier mit der Landesgrenze, doch steht die holländische Anschlussstrecke bis Venlo im pachtweisen Betrieb der preussischen Staatsbahnverwaltung.

Die gemeinschaftliche Strecke und die Aachener Linie ist durchweg doppelgleisig, von der Venloer aber nur die Anfangsstrecke M. Gladbach-Viersen und die Endstrecke von Kaldenkirchen ab. Das Steigungsmaximum beträgt auf Neuss-M. Gladbach 1 : 200, auf M. Gladbach-Aachen-Bleyberg aber 1 : 56, indem der südliche Theil dieser bereits auf dem Aachener Steinkohlengebirge bezw. der Hohen Venn liegt. Auf der Venloer Linie beträgt die Maximalsteigung 1 : 120.

Zu diesen Linien gehören unmittelbar bezw. mittelbar folgende Zweigbahnen:

a. M. Gladbach-Jülich-Stolberg ist 58 km lang, führt in vorherrschend südlicher Richtung über Mülfort und Odenkirchen, nimmt bei Hochneukirch östlich eine Zweigbahn von Grevenbroich, weiter bei Jülich, wo sie die Roer überbrückt, eine südöstlich von Düren auf und entsendet hier gleichzeitig in südwestlicher Richtung eine solche nach Aachen (die ehemalige Aachen-Jülicher Privatbahn). Die hier zunächst zu behandelnde Linie schneidet dann bei Eschweiler die Linie Köln-Aachen, mündet bei Station Stolberg in diese und findet andererseits auch Fortsetzung über St. Vith bis an die luxemburgische Grenze bei Ulflingen. Die Bahn ist durchweg als eingleisige Vollbahn gebaut, steht aber nur in der Anfangsstrecke bis Mülfort in Vollbetrieb und wird auf dem übrigen Theil secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 60, indem auch diese Strecke mit ihrem südlichen Theil bereits auf den Abhängen der Hohen Venn liegt.

a 1. Jülich-Aachen ist 28 km lang, hat südwestliche Richtung, schneidet bei Hongen die bereits behandelte Zweigbahn Stolberg-Alsdorf, bei Würselen ebenso die Zweigbahn Stolberg-Morsbach, nimmt dann kurz vor Aachen die Verbindungsbahn von Rothe Erde auf und mündet in Aachen auf Station Kölnthor. Sie liegt auf den nördlichen Abhängen der Hohen Venn, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 65, ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Rheydt-niederländische Grenze bei Dalheim ist 21 km lang, hat westliche Richtung und findet auf der Grenze hinter Dalheim Fortsetzung in dem holländischen Bahnnetz nach Roermonde und Antwerpen. Die Eigenthumsgrenze deckt sich mit der politischen Landesgrenze, ein eigentliches Pachtverhältniss besteht aber nicht, vielmehr ist nur der Fahrdienst besonders geregelt. Das Steigungsmaximum beträgt 1 : 200.

c. Lindern-Heinsberg ist 13 km lang, hat nordwestliche Richtung und findet in Heinsberg ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 60 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Die beiden letztgenannten Zweigbahnen liegen in der niederrheinischen Tiefebene.

VIII. Ausserdem sind noch summarisch die Kölner Verbindungsbahn, die Hafenbahnen bei Andernach und bei Malstatt, eine Anschlusscurve bei Stieringen, Anschlussgleise an Hüttenwerke bei Stolberg und bei Quint und zahlreiche Zweigbahnen in die Kohlengruben des Saarreviers mit zusammen 44 km aufzuführen.

Der von den Hauptströmen Deutschlands hier nur in Frage kommende Rhein wird von den Linien des Directionsbezirks zweimal mittelst fester Brücken bei Coblenz-Ehrenbreitstein und bei Rheinhausen-Hochfeld, sowie zweimal mittelst Trajectanstalten bei Bonn-Obercassel und bei Griethausen-Welle überschritten, von Bingerbrück sowie von Homberg aus erfolgt eisenbahnseitige Ueberführung von Passagieren nach Rüdesheim bezw. nach Ruhrort zum Anschluss an die rechtsrheinischen Eisenbahnlinien mittelst Dampfschiffe und von Bingerbrück nach Rüdesheim werden auch Eisenbahngüterwagen mittelst Schalden überführt. Tunnel sind 55 Stück mit einer Gesammtlänge von rund 23 km vorhanden.

Wie aus den Abhandlungen der einzelnen Linien hervorgeht, sind die Strecke von der Eigenthumsgrenze bei Saarbrücken bis Scheidt mit 4,03 km, die Grenzstrecken von der preussisch-lothringischen Grenze bis Saargemünd mit 1,04 km und von der preussisch-holländischen Grenze bis Venlo mit 3,01 km sowie bis Zevenaar mit 5,10 km seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung zugepachtet, andererseits aber die Grenzstrecke von Cleve bis an die preussisch-holländische Grenze bei Cranenburg mit 12,72 km und die Verbindungsbahn in Mörs vom Staatsbahnhofe nach dem Bahnhofe der Crefelder Privatbahn daselbst mit 0,54 km seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung verpachtet, und es ergiebt sich somit gegenüber der Eigenthumslänge von 1973,18 km eine Betriebslänge von 1973,70 km. Die Strecke von Aachen Rheinischer Bahnhof bis Richterich steht im Mitbetrieb des Grand Central Belge als Betriebsführers der Aachen-Mastrichter Privatbahn, und andererseits die Birkenfelder Zweigbahn vom Bahnhofe nach der Stadt Birkenfeld für Rechnung der Letzteren, als Eigenthümerin der Bahn, im Betriebe der Eisenbahndirection Köln linksrheinisch.

Für die Linien des Directionsbezirks ergeben sich inhaltlich der vorstehenden Abhandlungen 35 Anschlüsse an die Bahnnetze anderer Verwaltungen und zwar 3 Anschlüsse an das holländische Bahnnetz: auf den Grenzen hinter Elten gegen Zevenaar, hinter Cranenburg gegen Nymwegen und hinter Kaldenkirchen gegen Venlo; 1 Anschluss an die Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn (holländische Privatbahn): in Goch (auf preussischem Gebiet); 3 Anschlüsse an das belgische Bahnnetz: auf den Grenzen hinter Dalheim gegen Roermonde, bei Bleyberg und hinter Herbesthal gegen Verviers; 2 Anschlüsse an die luxem-

burgische Prinz-Wilhelmsbahn (im Betrieb der Reichseisenbahnen): auf den Grenzen vor Ulflingen und vor Wasserbillig; 5 Anschlüsse an die Reichseisenbahnen: auf den Grenzen hinter Perl gegen Sierck, hinter Stieringen gegen Forbach und vor Saargemünd, sowie in Bous und in Völklingen (innerhalb preussischen Gebiets); 3 Anschlüsse an die Vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen: bei Saarbrücken/Scheidt, auf der Grenze hinter Wellesweiler gegen Bexbach und in Münster am Stein; 1 Anschluss an die Aachen-Mastrichter Privatbahn: in Richterich (abgesehen von dem Anschluss auf den in gemeinschaftlichem Eigenthum stehenden Rheinischen, Marschirthor- und Templerbend-Bahnhof in Aachen); 1 Anschluss an die Hessische Ludwigsbahn: bei Bingerbrück (Mitte Nahebrücke gegen Bingen); 2 Anschlüsse an den Directionsbezirk Frankfurt a. M.: auf dem Moselbahnhof in Coblenz und bei Rüdesheim (rechtes Rheinufer mittelst Dampfschiffs- und Schalden-Verbindung); 8 Anschlüsse an den Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch: in Ehrenbreitstein (mittelst Rheinbrücke), in Obercassel bei Bonn (mittelst Rheintrajects), in Köln, in Neuss, in Hochfeld (mittelst Rheinbrücke), in Ruhrort (mittelst Dampfschiffsverbindung), in Geldern und in Venlo; 5 Anschlüsse an die Crefelder Privatbahn: in Mörs, in Crefeld, in Kempen, in Grefrath und in Viersen; und 1 Anschluss an die Mechernicher Bergwerksbahnen: in Mechernich bei Euskirchen. Ausserdem ist Bahnhof Birkenfeld/Neubrücke Anschlussstation für die im Betrieb der Direction Köln linksrheinisch stehenden Privatbahn nach der Stadt Birkenfeld.

Was nun die Verkehrsverhältnisse anbetrifft, so beherrschen die Linien des Directionsbezirks, allerdings in Concurrenz mit der Rhein-Mosel- und Saar-Schifffahrt, den Verkehr des auf dem linken Rheinufer gelegenen Theils der preussischen Rheinprovinz, und hierbei besonders denjenigen des Saarbrücker und des Aachener Kohlenreviers; ferner dienen die Linien Köln-Herbesthal und Neuss-Bleyberg dem deutsch-belgisch-französischen Verkehr, die Linie Coblenz-Trier-Perl dem Verkehr zwischen Norddeutschland und den Reichslanden sowie Frankreich, die Linien Neuss-Venlo und Neuss-Cleve zusammen mit der Linie Neuss-Köln-Bingerbrück sowie im Anschluss an die Neuss-Düsseldorfer Strecke dem deutsch-holländischen Verkehr, und in neuerer Zeit ist in Folge des deutsch-französischen Passzwanges in Concurrenz zur Strecke Trier-Perl-Metz für den deutsch-französischen Verkehr die Linie Trier-Karthaus-Wasserbillig-Luxemburg in Aufnahme gekommen.

Directionsbezirk Köln (rechtsrheinisch).

Nachdem bei Verstaatlichung des Köln-Mindener Eisenbahnunternehmens für die Zeit der Ueberleitung in die neuen Verhältnisse zur Verwaltung desselben in seiner bisherigen Ausdehnung unterm 29. Dezember 1879 per 1 Februar 1880 die Errichtung einer besonderen „Königlichen Direction der Köln-Mindener Eisenbahn" verfügt worden war, wurde mit Allerhöchstem Erlass vom 23. Februar 1881 per 1. April desselben Jahres diese Firma in „Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinisch) in Köln" abgeändert und der Verwaltungsbezirk dieser auf die ehemalige Köln-Mindener Eisenbahn excl. der Linien Minden-Hamm und Bremen-Hamburg mit bezüglichen Zweigen, auf die rechtsrheinischen Linien der ehemaligen Rheinischen Eisenbahn, auf die Linien Soest-Welver-Hamm-Rheine und Welver-Dortmund-Sterkrade der ehemaligen könig-

lich Westfälischen Eisenbahn sowie auf die früher hannöversche Staatsbahnlinie Rheine-Emden festgesetzt. Inzwischen sind hiervon 1883 die Linien Düsseldorf-Mettmann-Hörde-Dortmund und Siegen-Betzdorf zu Elberfeld und 1888 die Strecke Niederlahnstein-Horchheim zu Frankfurt a. M. abgegeben, nach und nach auch die entbehrlichen Concurrenzstrecken im Ruhrrevier als Dortmund-Dorstfeld-Huckarde, Sterkrade-Horst-Hugo und Bismarck-Bodelschwingk, die Anschlusscurve an die Coblenz-Ehrenbreitsteiner Rheinbrücke (Pfaffendorfer) gegen Niederlahnstein und die directe Strecke Siegburg-Friedrich Wilhelmshütte ausser Betrieb gesetzt worden. Andererseits ist 1885 die verstaatlichte Münster-Enscheder Eisenbahn hinzugetreten, und ferner hat der Staat innerhalb dieses Directionsbezirks ausser zahlreichen kürzeren Strecken namentlich die Linien Münster-Warendorf-Rheda, die Westerwaldbahnen sowie die ostfriesische Küstenbahn von Emden an die oldenburgische Grenze hinter Wittmund gegen Jever mit Zweig nach Aurich neu hinzu gebaut. Somit stellte sich die Eigenthumslänge des Directionsbezirks per 1. April 1889 auf 2071,09 km dem preussischen Staat zu Eigenthum gehörige Linien, und es ist diese Zahl der Berechnung auf Seite 185 zu Grunde gelegt. Hiervon entfielen

auf preussisches Gebiet	2056,02 km
„ das Grossherzogthum Hessen	4,15 „
„ die Freie und Hansestadt Bremen	5,55 „
„ das Königreich der Niederlande	5,37 „
Summa	2071,09 km.

Seitdem sind per 1. April 1890 die sämmtlichen im Ruhrkohlenrevier gelegenen Strecken des Directionsbezirks Elberfeld bis südlich einschliesslich der Linie Duisburg-Styrum-Heissen-Essen-Steele-Dahlhausen-Weitmar-Langendreer-Witten-Dortmunderfeld-Hörde-Aplerbeck-Holzwickede nebst den Zweigen südlich nach Kettwig und nach Werden, ferner die Strecken von Bismarck und von Bocholt in Westfalen bis zur holländischen Grenze bei Winterswyk, die Theilstrecken Rath-Düsseldorf, Gerresheim-Düsseldorf (nördliche und südliche Strecke) und Düsseldorf-Neuss, gleichfalls unter Abzweigung vom Directionsbezirk Elberfeld mit zusammen 286,04 km dem Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch unterstellt, andererseits aber die 8,81 km lange Strecke Kray-Wanne ausser Betrieb gesetzt worden. Eröffnungen neuer Linien haben in diesem Zeitraum nicht stattgefunden. Somit beträgt per August 1890 die Eigenthumslänge 2348,32 km.

Eingetheilt ist der Directionsbezirk gegenwärtig in acht Betriebsämter, von welchen zwei ihren Sitz in Münster und je eins in Wesel, Essen, Dortmund, Düsseldorf, Köln und Neuwied haben.

In orographischer Beziehung gehören die Linien des Directionsbezirks theils dem norddeutschen Tieflande und der niederrheinischen Tiefebene, theils dem mitteldeutschen Berglande an. Von diesem Letzteren kommen als Theile des niederrheinisch-westfälischen Schiefergebirges der Westerwald zwischen Lahn und Sieg mit dem Siebengebirge am rechten Ufer des Rheins gegenüber von Bonn, das Rothhaargebirge zwischen Sieg und Ruhr sowie der Haarstrang mit dem eigentlichen Ruhrkohlengebirge zwischen Ruhr und Lippe, und von dem hercynischen Gebirgssystem der Teutoburger Wald bei Osnabrück zur Geltung. — In hydrographischer Beziehung gehört der weitaus grösste Theil des Directionsbezirks zum Stromgebiet des Rhein, nur die Linie Osnabrück-Bremen zu demjenigen der Weser, und Münster-Rheine-Emden nebst Münster-Rheda und Münster-Osnabrück zu dem Gebiet des Küstenflusses Ems. Von dem Stromgebiet des Rhein kommen dieser selbst von Horchheim bis zur

holländischen Grenze hinter Emmerich und dessen rechtsseitige Nebenflüsse Lahn, Sieg, Wupper, Ruhr, Emscher und Lippe, von dem Stromgebiet der Weser diese selbst bei Bremen und ihr linksseitiger Nebenfluss Hunte, die Ems aber in ihrem ganzen Lauf sowie deren rechte Nebenflüsse Verse und Haase zur Sprache. Von Canälen sind hier der Treckschuitencanal zwischen Emden und Aurich, der Emscanal zwischen Lingen und Meppen und der Ems-Vechtecanal aus der Ems westlich zur Vechte zu nennen.

Der speciellen geographischen Besprechung legen wir folgende Linien zu Grunde: Köln-Düsseldorf-Oberhausen-Dortmund-Hamm und Oberhausen-Emmerich; Köln-Deutz-Ehrenbreitstein-Horchheim; Deutz-Giessen; Deutz-Opladen-Eller-Rath-Speldorf-Heissen-Altendorf-Essen-Kray-Bochum-Dortmund-Welver; Hochfeld-Duisburg-Mülheim a. d. Ruhr-Essen-Steele-Bochum-Langendreer-Dortmund-Holzwickede; Wanne-Sterkrade-Ruhrort (Emscherthalbahn); Venlo-Wesel-Haltern-Münster-Osnabrück-Bremen; Soest-Rheine-Emden; Oberhausen-Rheine-Quakenbrück; Neuss-Düsseldorf-Gerresheim und Düsseldorf-Rath.

I. Köln-Mülheim am Rhein-Düsseldorf-Oberhausen-Wanne-Mengede-Dortmund-Hamm und Oberhausen-Emmerich ist in der gemeinschaftlichen Strecke Köln-Oberhausen 71 km, auf Oberhausen-Hamm 79 km und auf Oberhausen-Emmerich-holländische Grenze bei Elten gegen Zevenaar 73 km lang und hat in der Strecke Köln-Oberhausen vorherrschend nördliche, auf Oberhausen-Hamm vorherrschend östliche und auf Oberhausen-Emmerich nordwestliche Richtung. Sie beginnt in Köln auf dem Centralbahnhof in Fortsetzung der Linie von Paris-Verviers-Aachen, überschreitet bei östlicher Richtung auf fester Brücke den Rhein, nimmt auf dem rechten Ufer nordwestliche Richtung an und trifft zunächst auf Mülheim am Rhein. Von hier aus führen drei Linien nach Norden; zwei derselben gehören zum Directionsbezirk Köln rechtsrheinisch und die dritte (nach Haan) zum Directionsbezirk Elberfeld. Die hier zu behandelnde ist die dem Strom zunächst gelegene; sie hält sich bis Oberhausen und weiter bis Emmerich stets im Thale und in der Nähe des Rhein. Bald hinter Mülheim, unweit Küppersteg, überbrückt sie die Wupper, führt über Benrath, schneidet bei Düsseldorf die Linie Gerresheim-Neuss, bei Duisburg die Linie Hochfeld-Holzwickede, überschreitet hier die Ruhr, wendet sich nun nach Nordosten und trifft auf den Eisenbahnknotenpunkt Oberhausen. Hier gabelt sie sich in die Linien östlich nach Hamm und nordwestlich nach Emmerich und entsendet westlich eine Zweigbahn nach Ruhrort; ausserdem aber geht nordöstlich die Linie über Rheine nach Quakenbrück ab.

Die Hammer Linie nimmt nun östliche Richtung an, tritt damit in das allerdings kaum Gebirgsformation zeigende Ruhrkohlengebirge und in das Ruhrkohlenrevier, innerhalb dessen zahlreiche Zweigbahnen von der Hauptlinie abgehen. Diese selbst führt über Altenessen und Gelsenkirchen nach Wanne und bildet bis hierher von Norden aus gerechnet die zweite Parallellinie im Ruhrkohlenrevier; von Wanne bis Dortmund dagegen ist sie die nördlichste, führt inzwischen über Herne, entsendet hier eine Zweigbahn südöstlich über Merklinde nach Huckarde, tritt dann an die Emscher, geht über Mengede, überbrückt bei Huckarde den Fluss und läuft auf dem Eisenbahnknotenpunkt Dortmund ein, wo eine Zweigbahn südlich nach Witten abgeht. Nun verlässt die Bahn Ruhrkohlen-Revier und Gebirge, kreuzt die Dortmund-Gronau-Enscheder Privatbahn und führt in nordöstlicher Richtung in der niederrheinischen Tiefebene bis Hamm, wo sie in der Linie des Directionsbezirks Hannover Fortsetzung nach Hannover und weiter nach Berlin findet.

Die Linie nach Emmerich hat von Oberhausen aus nordwestliche Richtung und hält sich in der Nähe des Rhein. Sie schneidet bei Sterkrade die Emscherthalbahn Wanne-Ruhrort, überbrückt bei Wesel die Lippe, kreuzt hier die Linie Venlo-Bremen, entsendet gleichzeitig eine Zweigbahn über Bocholt an die holländische Grenze vor Winterswyk, führt dann weiter über Emmerich und findet auf der holländischen Grenze bei Elten in der Niederländischen Rheineisenbahn Fortsetzung über Zevenaar nach Amsterdam. Die Eigenthumsgrenze deckt sich hier mit der politischen Landesgrenze, indes ist die preussische Endstrecke von Emmerich aus an die Niederländische Rheineisenbahn verpachtet.

Die gemeinschaftliche Strecke Köln-Oberhausen und die Hammer Linie sind durchweg doppelgleisig, von der Emmericher aber nur die Theilstrecke Oberhausen-Wesel. Maximalsteigungen über 1 : 300 kommen nur auf der Strecke Düsseldorf-Duisburg mit 1 : 136 und auf Wesel-Emmerich mit 1 : 270 vor.

Abgesehen von den zahlreichen Zweiglinien im Ruhrkohlenrevier sind hier drei Zweigbahnen besonders zu nennen:

a. Oberhausen-Ruhrort ist 10 km lang, hat westliche Richtung, führt über Meiderich und endet bei Ruhrort, dem grössten Flusshafen Deutschlands, am Einfluss der Ruhr in den Rhein, indes hat sie in der zum Directionsbezirk Köln linksrheinisch gehörigen Trajectanstalt zwischen Ruhrort und Homberg Verbindung mit den Eisenbahnen links des Rheins. Sie ist doppelgleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 563.

b. Herne-Merklinde-Huckarde ist 19 km lang, führt zunächst in östlicher Richtung bis Stadt Castrop und von da aus in weitem Bogen nach Süden über Merklinde nach Huckarde, wiederum Station der Hauptlinie vor Dortmund. Sie ist eingleisig, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 72 und wird seit Februar 1890 als Vollbahn betrieben.

c. Dortmund-Witten ist 16 km lang, führt zunächst in südlicher Richtung über Barop, wendet sich dann nach Westen und findet in Witten in den zu Elberfeld gehörigen Linien Fortsetzung nach Hagen und weiter. Sie ist doppelgleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 145.

d. Wesel-holländische Grenze gegen Winterswyk ist 31 km lang, hat nordwestliche Richtung, führt über Bocholt und findet auf der Grenze in der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn Fortsetzung zunächst nach Winterswyk. Die Eigenthumsgrenze deckt sich mit der politischen Landesgrenze, indes steht die holländische Strecke von der Grenze bis Winterswyk in pachtweisem Betriebe der preussischen Staatsbahnverwaltung. Die Bahn ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 200.

II. Köln - Deutz - Ehrenbreitstein - Horchheim (gegenüber Coblenz) benutzt mit der unter I. behandelten Bahn die Kölner Rheinbrücke, ist von Deutz aus 95 km lang und hat südöstliche Richtung. Bis Troisdorf führt sie in dem breiten und flachen Rheinthal und fällt bis dahin mit der Giessener Linie zusammen. Während Letztere von hier aus östliche Richtung verfolgt, strebt die hier zu behandelnde Linie dem Rheine zu, überbrückt die Sieg und wird durch das Siebengebirge sowie später durch den Westerwald hart an den Strom herangedrängt. Sie führt über Obercassel, wo sich die linksrheinischen Linien mittelst Trajects anschliessen, über Königswinter und Neuwied, entsendet auf der nächsten Station Engers eine Zweigbahn östlich nach Limburg, führt über Ehrenbreitstein, wo die zum Directionsbezirk Köln linksrheinisch

gehörige Strecke nach Coblenz mit Rheinbrücke anschliesst, und findet dann in Horchheim in den Linien des Directionsbezirks Frankfurt a. M. Fortsetzung einerseits südlich nach Mainz und Frankfurt a. M. und andererseits östlich nach Giessen. Die Bahn ist durchweg doppelgleisig und hat auf Deutz-Troisdorf ein Steigungsmaximum von 1 : 600, auf Troisdorf-Horchheim aber ein solches von 1 : 150.

An unmittelbaren bezw. mittelbaren Zweigbahnen gehören hierher:

a. Engers-Limburg ist 57 km lang. Sie führt in zunächst nordöstlicher Richtung über Grenzau, wo eine Zweigbahn südlich nach Grenzhausen abgeht bis Siershahn. Hier entsendet sie eine Zweigbahn nördlich über Altenkirchen nach Au, wendet sich selbst nach Südosten, führt über Montabaur, entsendet bei Staffel eine Zweigbahn in nördlicher Richtung gleichfalls nach Altenkirchen und mündet nach Ueberbrückung der Lahn bei Limburg in die Linie Wetzlar-Horchheim des Directionsbezirks Frankfurt a. M. Die Linie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat auf Engers-Siershahn und Siershahn-Limburg ein Steigungsmaximum von 1 : 60 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

a 1. Grenzau-Höhr/Grenzhausen ist 2 km lang, hat südliche Richtung, ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 36.

a 2. Siershahn-Altenkirchen-Au ist 52 km lang, hat zuerst nordwestliche und dann nordöstliche Richtung, führt über Selters und Altenkirchen und mündet bei Station Au in die Deutz-Giessener Linie. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat auf Siershahn-Altenkirchen ein Steigungsmaximum von 1 : 150, auf Altenkirchen-Au ein solches von 1 : 60 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

a 3. Staffel-Altenkirchen ist 60 km lang, führt in zunächst nördlicher Richtung über Hadamar, dann bei nordwestlicher über Westerburg, nimmt bei Hachenburg westliche Richtung an und geht bei Altenkirchen auf die vorgenannte Zweigbahn über. Mit Ausnahme der aus dem Jahre 1870 stammenden Theilstrecke Staffel-Hadamar ist die Linie als Secundärbahn gebaut, wird aber auch auf jener secundär und zwar durchweg mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat auf Staffel-Westerburg ein Steigungsmaximum von 1 : 125, auf Westerburg-Altenkirchen aber ein solches von 1 : 48.

Die unter a. bis a 3. aufgeführten Linien liegen sämmtlich auf dem Westerwald und werden dementsprechend mit dem Namen Westerwaldbahnen zusammengefasst.

III. Deutz-Giessen fällt auf 17 km, bis Troisdorf, mit der unter II. behandelten Hauptbahn zusammen und hat von da aus eine Baulänge von 146 km. Sie führt in zunächst südöstlicher Richtung bis Siegburg, entsendet hier eine Zweigbahn nordöstlich nach Derschlag und tritt gleichzeitig in das Thal der Sieg, woraus sich nun östliche Richtung mit zahlreichen Krümmungen ergiebt. Da die Sieg den Westerwald und das Rothhaargebirge voneinander trennt und die Bahn den Fluss häufig überbrückt, so gehören die nördlich desselben gelegenen Theilstrecken zum Rothhaargebirge, diejenigen südlich der Sieg aber zum Westerwald. Auf diesem Theil führt die Bahn über Hennef, den Ausgangspunkt der schmalspurigen Brölthalbahn, weiter über Au, wo südlich die unter II a. behandelten Westerwaldbahnen anschliessen, und endlich über Wissen, von wo aus eine Zweigbahn nördlich nach Morsbach im Bau ist. Bei Betzdorf geht eine Zweigbahn südöstlich nach Daaden ab, und andererseits mündet

hier die zu Elberfeld gehörige Ruhr-Siegbahn nördlich von Hagen - Hengstei. Die hier zu behandelnde Bahn verlässt nun das Thal der Sieg und gehört jetzt ausschliesslich dem Westerwalde an, auf welchem sie bei zunächst noch östlicher Richtung bei Holzhausen das Thal der Dill erreicht und dieses unter mehrfacher Ueberbrückung des Flusses bis Wetzlar, dann aber bis zu ihrem Endpunkt das Lahnthal benutzt. Hieraus ergiebt sich von Dillenburg aus eine vorherrschend südöstliche Richtung. Nach weiteren 29 km trifft sie auf Station Wetzlar, schneidet hier die zu Frankfurt a. M. gehörige Linie Lollar - Coblenz und mündet dann in Giessen in die Linie Cassel - Frankfurt, findet andererseits aber in den beiden Linien der Oberhessischen Eisenbahnen auch Fortsetzung östlich nach Gelnhausen und nach Fulda. Von Dillenburg zweigt nördlich die Scheldethalbahn ab, und andererseits ist eine Zweigbahn gleichfalls nördlich nach Strassebersbach im Bau. Die Bahn ist durchweg doppelgleisig und hat auf Troisdorf-Betzdorf ein Steigungsmaximum von 1 : 200, auf Betzdorf - Dillenburg ein solches von 1 : 80 und auf Dillenburg-Giessen von 1 : 165.

Hierzu gehören folgende Zweigbahnen:

a. Siegburg - Derschlag ist 52 km lang, hat vorherrschend nordöstliche Richtung und liegt auf dem Rothhaargebirge. Sie führt über Ründeroth und Dieringhausen, von wo aus die zu Elberfeld gehörige Linie nördlich nach Brügge im Bau ist, und erreicht in Derschlag ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, benutzt auf 22 km öffentliche Strassen, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 80 und wird auf den Theilstrecken mit eigenem Planum mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten, auf den übrigen aber mit 4 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Betzdorf - Daaden benutzt von Betzdorf aus auf 2 km bis Grünebach die Gleiseanlagen der Hauptbahn und führt von da aus mit einer Neubaulänge von 8 km in südöstlicher Richtung bis zu ihrem Endpunkte Daaden. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat — auf dem Westerwald gelegen — ein Steigungsmaximum von 1 : 54 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben.

c. Scheldethalbahn führt von Dillenburg aus in nordöstlicher Richtung zunächst nach Oberscheld und gabelt sich hier in zwei kurze Strecken nach den Eisenerzgruben Auguststollen und Nikolausstollen. Ihren Namen führt sie nach dem Flüsschen Scheld, einem Zufluss der Dill. Sie ist im Ganzen 11 km lang und hat, auf dem Westerwald gelegen, ein Steigungsmaximum von 1 : 40. Gebaut ist sie s. Z. als Vollbahn, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 5 Minuten pro 1 km betrieben und dient nur dem Güterverkehr.

IV. Deutz-Opladen-Eller-Rath-Speldorf-Heissen-Altendorf-Essen-Kray-Bochum-Dortmund-Welver ist 153 km lang. Sie hat bis Speldorf nördliche Richtung und liegt bis dahin im Rheinthal, nahe der unter I. behandelten Linie sich haltend. Bei Speldorf wendet sie sich nach Osten, verlässt hiermit das Rheinthal und führt durch das Ruhrrevier bis Dortmund und weiter nach Welver. Sie lehnt sich in Deutz an die unter II. behandelte Linie an, steht südwärts aber auch mit der Linie nach Troisdorf in directer Verbindung, schneidet bei Opladen die zu Elberfeld gehörige Linie Haan-Deutz, führt über Düsseldorf (Derendorf), entsendet bei Weddau eine Zweigbahn nordwestlich nach Duisburg, bei Speldorf eine kurze Verbindungslinie westlich bis Hochfeld, überbrückt zwischen Speldorf und Mülheim die Ruhr, schneidet gleichzeitig die Zweigbahn Mülheim - Kettwig, führt über Heissen und Altendorf nach

Essen, weiter über Kray, Bochum und Langendreer nach Dortmund und mündet bei Welver in die Linie Soest-Hamm. Von Altendorf aus ist sie die mittlere der drei Hauptlinien durch das Ruhrkohlenrevier. In der Höhe von Düsseldorf ist zur Entlastung des dortigen Bahnhofes für den durchgehenden Güterverkehr von Eller nach Rath in gerader Richtung eine 7 km lange Abkürzungslinie hergestellt. Gegenwärtig ist die Bahn erst von Speldorf bis Wattenscheid und auf der Hochfelder Verbindungsbahn, zusammen auf 29 km, und dann noch bei Bochum auf 2 km doppelgleisig, doch ist auch auf der Strecke Deutz-Speldorf das zweite Gleis in der Ausführung begriffen. Das Steigungsmaximum beträgt auf Deutz-Opladen 1 : 80, auf Opladen-Düsseldorf-Weddau 1 : 200, auf Weddau-Speldorf 1 : 72, auf Speldorf-Essen-Bochum 1 : 75, auf Bochum-Dortmund 1 : 90 und auf Dortmund-Welver 1 : 200.

Ausser den auch bei dieser Linie zahlreichen kleineren Zweigbahnen im Ruhrrevier sind folgende besonders zu nennen:

a. Weddau-Duisburg ist einschliesslich einer Anschlusscurve bei Hochfeld 5 km lang, hat nordwestliche Richtung, ein Steigungsmaximum von 1 : 63 und wird seit Anfang 1890 als Vollbahn betrieben. Beide Strecken sind eingleisig und dienen nur dem Güterverkehr.

b. Heissen-Steele-Dahlhausen-Langendreer ist 29 km lang, hat bis Dahlhausen vorherrschend östliche, von da aus aber nordöstliche Richtung. Sie schneidet bei Rüttenscheid die Zweigbahn Essen-Werden, tritt bald darauf an die Ruhr, überbrückt dieselbe zweimal, schneidet bei Dahlhausen die Linie Essen-Hattingen, trifft bei Weitmar auf die Zweigbahn von Bochum und mündet bei Langendreer in die demnächst zu behandelnde Hauptbahn nach Holzwickede. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber auf der Theilstrecke Heissen-Dahlhausen secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Auf diesem Theile dient sie dem Güter- und Personenverkehr, auf Dahlhausen-Langendreer dagegen nur dem Güterverkehr, doch ist gerade auf diesem Theil Secundärbetrieb nicht eingeführt. Die Maximalsteigung beträgt auf beiden Theilen 1 : 60.

c. Bochum-Weitmar ist 6 km lang, hat südwestliche Richtung und mündet bei Weitmar in die vorgenannte Linie. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 80.

d. Langendreer-Löttringhausen ist 13 km lang, hat bis Witten südliche Richtung, wendet sich dann nach Osten und mündet bei Löttringhausen in die zum Directionsbezirk Elberfeld gehörige Linie Dortmund-Hagen-Elberfeld. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 100 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

V. Hochfeld-Duisburg-Mülheim-Essen-Steele-Bochum-Langendreer-Dortmund-Holzwickede ist 75 km lang. Sie schliesst sich an die zum Directionsbezirk Köln linksrheinisch gehörige und mittelst fester Rheinbrücke bei Rheinhausen auf das rechte Rheinufer herüberreichende Linie von Crefeld an und führt in vorherrschend östlicher Richtung durch das Ruhrkohlenrevier nach Holzwickede. Hierbei erscheint sie in der Strecke Hochfeld-Essen als die mittlere, von Essen ab jedoch als die südliche der drei Hauptlinien des Ruhrkohlenreviers. Sie geht über Duisburg, überbrückt die Ruhr, nimmt bei Styrum westlich eine Zweigbahn von Ruhrort auf, entsendet bei Mülheim, Essen und Langendreer Zweigbahnen südlich nach Kettwig, nach Werden bezw. nach

Witten sowie bei Essen auch nördlich eine solche nach Bismarck-Winterswyk, führt über Dortmund und mündet bei Holzwickede in die zu Elberfeld gehörige Linie nach Soest. Die Bahn ist durchweg doppelgleisig und hat bis Mülheim a. d. Ruhr ein Steigungsmaximum von 1 : 400, auf Mülheim-Essen 1 : 90, auf Essen-Bochum 1 : 180, auf Bochum-Dortmund 1 : 76 und auf Dortmund-Holzwickede 1 : 200

Wie schon erwähnt, gehören, abgesehen von den kleineren Zweiglinien im Ruhrkohlenrevier selbst, folgende Zweigbahnen hierher:

a. Styrum-Ruhrort ist 10 km lang, hat nordwestliche Richtung und findet ab Ruhrort mittelst Dampfschiffverbindung nach Homberg Fortsetzung in den linksrheinischen Bahnen. Sie ist doppelgleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 160.

b. Mülheim-Kettwig ist 14 km lang, führt in südöstlicher Richtung durchweg hart am linken Ufer der Ruhr sich haltend, über Broich und mündet bei Kettwig in die zu Elberfeld gehörige Linie nach Düsseldorf. Sie ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 120.

c. Essen-Werden ist 9 km lang, führt in südlicher Richtung über Rüttenscheid und mündet bei Werden gleichfalls in die zu Elberfeld gehörige Linie nach Düsseldorf. Sie ist eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 55.

d. Essen-Bismarck-Winterswyk ist 74 km lang, führt in nördlicher Richtung bis Caternberg, von da in nordöstlicher bis Bismarck und wendet sich nun nach Nordwesten. Weiter bei Dorsten überbrückt sie die Lippe, schneidet gleichzeitig die Linie Venlo-Bremen, führt dann über Borken und findet auf der preussisch-holländischen Grenze Fortsetzung in der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn nach Winterswyk. Die Eigenthumsgrenze deckt sich mit der politischen Landesgrenze, doch steht die holländische Theilstrecke in pachtweisem Betriebe der preussischen Staatsbahnverwaltung. Sie ist bis Caternberg doppelgleisig und hat hier eine Maximalsteigung von 1 : 70 Der übrige Theil ist durchweg eingleisig und hat auf Caternberg-Bismarck ein Steigungsmaximum von 1 : 153, auf Bismarck-Dorsten von 1 : 180 und auf Dorsten-Winterswyk von 1 : 200.

e. Langendreer-Witten ist 5 km lang, hat südliche Richtung und findet in Witten in der zu Elberfeld gehörigen Bahn Fortsetzung nach Hagen. Sie ist doppelgleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 150.

VI. Wanne-Sterkrade-Ruhrort (Emscherthalbahn) ist 34 km lang und hat vorherrschend westliche Richtung. In Verbindung mit der Theilstrecke Wanne-Dortmund der unter I. behandelten Bahn bildet sie eine das Ruhrkohlengebirge nördlich flankirende Linie von Dortmund bis Ruhrort. Von Wanne aus schneidet sie bei Schalke die Linie Essen-Bismarck-Winterswyk, führt über Carnap und Bottrop, kreuzt bei Osterfeld die Linie Oberhausen-Quakenbrück, bei Sterkrade die Linie Oberhausen-Emmerich, überbrückt bei Carnap und hinter Sterkrade die Emscher und geht kurz vor Ruhrort in die unter V a. behandelte Linie Styrum-Ruhrort über. Gegenwärtig hat sie nur auf 5 km bei Sterkrade doppeltes Gleis, indes ist auch auf Wanne-Sterkrade das zweite Gleis im Bau. Grössere Steigungen als 1 : 300 kommen auf der ganzen Linie nicht vor.

VII. Venlo-Wesel-Haltern-Münster-Osnabrück-Bremen is 304 km lang, bildet einen Theil der grossen Durchgangslinie Paris-Hamburg, gehört fast ganz dem norddeutschen Tieflande an und hat vorherrschend nordstliche Richtung. Sie liegt von Venlo aus auf 5 km noch innerhalb des

Königreichs der Niederlande, ist aber auch hier in Eigenthum und Betrieb der preussischen Staatsbahnverwaltung. Auf der ersten grösseren deutschen Station Geldern schneidet sie die linksrheinische Linie Crefeld-Cleve, nimmt bei Büderich die Nordbrabant-Deutsche Bahn (Holländische Privatbahn) westlich von Goch auf, überschreitet dann auf fester Brücke den Rhein und kreuzt bei Wesel die Linie Oberhausen-Emmerich. Hier tritt sie an das rechte nördliche Ufer, der Lippe, schneidet bei Dorsten die Linien Bismarck-Winterswyk und Oberhausen-Quakenbrück und nimmt dann bei Haltern eine Zweigbahn südlich von Wanne auf. Nun trennt sie sich wieder von der Lippe, kreuzt bei Dülmen die Dortmund-Gronau-Enscheder Privatbahn und läuft dann auf den Eisenbahnknotenpunkt Münster ein. Hier entsendet sie Zweigbahnen nordwestlich nach Gronau und südöstlich nach Rheda und schneidet gleichzeitig die Linie Soest-Rheine-Emden. Bald hinter Münster überbrückt sie die Ems, führt über Lengerich, tritt bei Hasbergen auf die nordwestlichsten Ausläufer des Teutoburger Waldes, nimmt hier die Georgs Marienhütter Privatbahn auf und schneidet bei Osnabrück die zu Hannover gehörige Linie Löhne-Rheine, doch schliesst sich hier unter Mitbenutzung dieser auch die oldenburgische Staatsbahn an und ferner fällt von Süden her die zum Directionsbezirk Hannover gehörige Zweigbahn von Brackwede ein. Weiterhin über Lemförde und Diepholz führend, überbrückt die hier zu behandelnde Bahn mehrere Male die Hunte, geht über Kirchweyhe, überschreitet auf fester Brücke die Weser und findet in Bremen in den Linien des Directionsbezirks Hannover Fortsetzung einerseits nordöstlich nach Hamburg und andererseits nördlich nach Bremerhaven. Auf der ersten Theilstrecke Venlo-Haltern ist die Bahn eingleisig, von da aus aber durchweg doppelgleisig. Die Maximalsteigung beträgt auf Venlo-Geldern 1 : 180, auf Geldern-Wesel 1 : 90, auf Wesel-Haltern 1 : 200, auf Haltern-Münster 1 : 180, auf Münster-Osnabrück 1 : 160, von da bis Bremen aber nur noch 1 : 200.

Zu dieser Linie gehören folgende Zweigbahnen:

a. Wanne-Haltern ist 26 km lang, hat nördliche Richtung, überbrückt bei Recklinghausen die Emscher, dann kurz vor Haltern die Lippe und mündet auf Station Haltern in die Hauptbahn. Sie ist doppelgleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 150.

b. Münster-Enschede ist bis zur preussisch-holländischen Grenze 57 km lang und hat nordwestliche Richtung. Ungefähr auf der Hälfte ihrer Länge, bei Burgsteinfurt, schneidet sie die Linie Oberhausen-Quakenbrück, führt über Gronau, wo von Süden her die Dortmund-Gronau-Enscheder Privatbahn einfällt, und findet auf der Grenze Fortsetzung in dem holländischen Bahnnetz zunächst nach Enschede. Die Eigenthumsgrenze deckt sich also wieder mit der politischen Landesgrenze, indes ist hier die preussische Endstrecke von Gronau aus an die Gesellschaft für den Betrieb niederländischer Staatsbahnen verpachtet. Die Bahn ist eingleisig und hat auf Münster-Burgsteinfurt eine Maximalsteigung von 1 : 152 und auf der Reststrecke eine solche von 1 : 165.

c. Münster-Rheda ist 50 km lang, begleitet bei südöstlicher Richtung bis Warendorf die Ems auf deren linkem Ufer und findet in Rheda in der zum Directionsbezirk Hannover gehörigen Linie Fortsetzung weiter südöstlich nach Lippstadt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, benutzt auf 39 km öffentliche Strassen, hat eine Maximalsteigung von 1 : 100 und wird mit einer Fahrgschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

VIII. Soest-Rheine-Emden ist 237 km lang und liegt durchweg im norddeutschen Tieflande. Sie führt in zunächst nordwestlicher Richtung

über Welver, wo westlich die unter IV. behandelte Hauptlinie einläuft, bis Hamm. Hier schneidet sie die Linie Hannover-Köln, überbrückt gleichzeitig die Lippe und nimmt nun vorherrschend nördliche Richtung an. Nach weiteren 35 km, bei Münster, kreuzt sie die Linien Venlo-Bremen und Gronau-Münster-Rheda, tritt an die Ems und verbleibt an dieser bis zu deren Mündung bei Emden. Weiter bei Rheine schneidet sie die Linie Oberhausen - Osnabrück, führt bald darauf über Salzbergen, wo westlich die holländische Almelo-Salzbergener Privatbahn abgeht, überschreitet bei Ellbergen die Ems, tritt damit auf deren rechtes Ufer, führt über Lingen, Meppen, überbrückt hier die Haase, geht dann über Papenburg, über Ihrhove, wo westlich die oldenburgische Staatsbahnlinie nach Neuschanz abgeht, über Leer, wo östlich die oldenburgische Staatsbahnlinie von Bremen - Oldenburg einfällt, und erreicht bald darauf ihr Ziel Emden. Hier schliesst sich als Zweigbahn die ostfriesische Küstenbahn an. Die Hauptbahn ist nur auf der 11 km langen Anfangsstrecke Soest - Welver doppelgleisig, und auf der 35 km langen Theilstrecke Hamm - Münster ist das zweite Gleis im Bau, im Uebrigen aber ist die Bahn eingleisig. Steigungen über 1:200 kommen auf dieser Bahn nicht vor. Die 8 km lange Theilstrecke Ihrhove-Leer steht in Mitbenutzung der oldenburgischen Staatsbahnverwaltung.

Als unmittelbare bezw. mittelbare Zweigbahnen gehören hierher:

a. Emden - Norden - oldenburgische Grenze (ostfriesische Küstenbahn) ist 78 km lang, führt zunächst in nordöstlicher Richtung nach Georgsheil, entsendet hier östlich eine Zweigbahn nach Aurich und geht dann in nordwestlicher Richtung bis Norden, von wo aus eine Zweigbahn nordwestlich nach Norddeich zum Bau angeordnet ist. Von hier aus wendet sie sich der Form der Meeresküste entsprechend nach Osten, geht über Esens und findet auf der oldenburgischen Grenze hinter Wittmund in der oldenburgischen Staatsbahn Fortsetzung nach Jever, Saude und Wilhelmshaven. Die Bahn ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, benutzt auf 36 km öffentliche Strassen, hat eine Maximalsteigung von 1:150 und wird auf den Strecken mit eigenem Planum mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten und auf der öffentlichen Strasse mit 4 Minuten pro 1 km betrieben. Die Eigenthumsgrenze deckt sich auch hier mit der politischen Landesgrenze, ein eigentliches Pachtverhältniss besteht aber nicht, nur der Fahrdienst wird von Wittmund bis zur Grenze durch die oldenburgische Staatsbahnverwaltung mit besorgt.

a 1. Georgsheil - Aurich ist 10 km lang, hat östliche Richtung und findet in Aurich ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat nur auf ³/₄ km eigenes Planum, eine Maximalsteigung von 1:270 und wird mit 4 Minuten Fahrgeschwindigkeit pro 1 km betrieben.

IX. Oberhausen-Rheine-Quakenbrück ist 165 km lang, hat nordöstliche Richtung und liegt durchweg im Tieflande. Sie lehnt sich in Oberhausen an die Linien von Köln-Düsseldorf und von Ruhrort an, überbrückt die Emscher, schneidet bei Osterfeld die Emscherthalbahn, bei Dorsten die Linie Venlo-Bremen, weiter bei Koesfeld die Dortmund-Gronau-Enscheder Privatbahn, bei Burgsteinfurt die Linie Münster - Enschede und geht bei dem Eisenbahnknotenpunkt Rheine über die Ems. Hier schneidet sie die Emdener Linie, und andererseits fällt östlich die zu Hannover gehörige Bahn Löhne - Osnabrück-Rheine ein. Auf der weiteren 71 km langen Strecke führt sie über Freren und Fürstenau und mündet auf Station Quakenbrück in die oldenburgische Staatsbahnlinie Eversburg (Osnabrück) - Oldenburg. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird auf Rheine-Quakenbrück aber secundär mit einer Fahrgeschwindig-

keit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung beträgt auf Oberhausen-Burgsteinfurt 1 : 200, auf Burgsteinfurt-Rheine 1 : 167 und auf Rheine-Quakenbrück wiederum 1 : 200.

X. Neuss-Düsseldorf-Gerresheim und Düsseldorf-Rath bildet die Fortsetzung der linksrheinischen Linien besonders von Aachen, überschreitet bei östlicher Richtung auf fester Brücke den Rhein und gabelt sich in Düsseldorf in die Linien nach Rath und nach Gerresheim (nördliche und südliche Linie) und findet in Rath bezw. in Gerresheim auf allen drei Strecken Fortsetzung in den Linien des Directionsbezirks Elberfeld einerseits ins Ruhrkohlenrevier und andererseits nach Elberfeld Barmen und weiter. Die Länge aller drei Strecken beträgt zusammen 26 km. Neuss-Düsseldorf und die südliche Strecke Düsseldorf-Gerresheim sind doppelgleisig, die nördliche nach Gerresheim und die nach Rath aber eingleisig. Das Steigungsmaximum beträgt auf Neuss-Düsseldorf 1 : 150, auf den übrigen Theilen 1 : 200.

XI. Summarisch sind noch zahlreiche dem öffentlichen Verkehr dienende Zweigbahnen im Ruhrkohlenrevier aufzuführen, welche theils die unter I., IV., V. und VI. behandelten Hauptlinien des Ruhrkohlenreviers untereinander verbinden, theils aus den einzelnen Kohlenwerken an diese führen. Sie repräsentiren eine Gesammtlänge von rund 115 km, bestehen aber in lauter kurzen Linien von 2 bis höchstens 9 km.

XII. Ferner sind noch die Verbindungsbahnen bei Düsseldorf, Speldorf Styrum, Ruhrort, Osterfeld, Bismarck, Dortmund, Osnabrück, Dorsten und Geldern, sowie die Hafenbahnen bei Düsseldorf, Duisburg, Ruhrort, Wesel, Rheine, Lingen und Emden zu nennen. Auch diese haben zusammen eine Länge von 53 km.

Von den hier in Frage kommenden Hauptströmen, dem Rhein und der Weser, wird, wie an anderen Stellen bereits angegeben, von den Linien dieses Directionsbezirks der Rhein dreimal, bei Deutz, bei Düsseldorf und bei Wesel, und die Weser einmal bei Bremen auf festen Brücken überschritten. Die übrigen Rheinübergänge, Brücken sowohl wie Trajecte, innerhalb preussischen Gebiets gehören bis auf die Horchheim-Coblenzer Brücke des Directionsbezirks Frankfurt a. M. zum Directionsbezirk Köln linksrheinisch. Tunnel sind 23 Stück mit einer Gesammtlänge von rund 5 km vorhanden.

Wie bei den einzelnen Linien bereits erwähnt, sind die Grenzstrecken von Emmerich bis an die holländische Grenze gegen Zevenaar mit 11,77 km und von Gronau bis an die holländische Grenze gegen Enschede mit 1,41 km seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung verpachtet, die Grenzstrecken in den Linien von Wesel und von Bismarck i. W. gegen Winterswyk aber von der preussisch-holländischen Landesgrenze bis Winterswyk in Holland mit 13,70 km seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung angepachtet, und es ergiebt sich somit gegenüber der Eigenthumslänge von 2348,32 km eine Betriebslänge von 2348,84 km.

Für die Linien des Directionsbezirks ergeben sich inhaltlich der vorstehenden Abhandlungen 49 Anschlusspunkte an die Bahnnetze anderer Verwaltungen: mit 6 Anschlüssen an das holländische Bahnnetz: in Venlo, in Bilderich bei Wesel, auf der Grenze hinter Emmerich, hinter Bocholt, hinter Borken und hinter Gronau sowie in Salzbergen; mit 8 Anschlüssen an den Directionsbezirk Köln linksrheinisch: in Geldern, in Venlo, in Ruhrort (Dampfschiffsverbindung), bei Hochfeld (Rheinbrücke), in Neuss, in Köln, in Obercassel (Rheintraject) und in Ehrenbreitstein (Rheinbrücke); mit 18 Anschlüssen an den Directionsbezirk Elber-

feld: in Soest, in Hamm, in Holzwickede, in Dortmund, in Hörde, in Löttringhausen. in Witten, in Dahlhausen, in Steele, in Werden a. d. Ruhr, in Kettwig in Rath. in Gerresheim (doppelt), in Opladen, in Mülheim a. Rhein, in Deutz, in Kalk und in Betzdorf; mit 8 Anschlüssen an den Directionsbezirk Hannover: in Giessen. in Soest. in Hamm, in Rheda. in Osnabrück, in Kirchweyhe, in Bremen und in Rheine; mit 3 Anschlüssen an den Directionsbezirk Frankfurt a. M.: in Wetzlar. in Limburg und in Horchheim (Rheinbrücke); mit 6 Anschlüssen an die oldenburgischen Staatsbahnen: in Osnabrück, in Bremen, in Quakenbrück. in Ihrhove, in Leer und auf der Grenze hinter Wittmund gegen Jever; mit einem Doppelanschluss an die Oberhessischen Eisenbahnen: in Giessen (gegen Fulda und gegen Gelnhausen); mit 4 Anschlüssen an die Dortmund-Gronau-Enscheder Privatbahn: in Dortmund. in Dülmen, in Koesfeld und in Gronau; und mit 1 Anschluss an die Georgs-Marienhütter Privatbahn: in Hasbergen. Ausserdem bildet Hennef die Uebergangsstation auf die schmalspurige Brölthalbahn.

Betreffs der Verkehrsverhältnisse beherrschen die Linien des Directionsbezirks vor Allem den gewaltigen Verkehr des Ruhrkohlenreviers und die Abfuhr aus diesem einerseits nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Düsseldorf, sowie andererseits ausschliesslich per Bahn rheinauf- und rheinabwärts, nach Süddeutschland, nach Bremen, Hamburg, nach dem Grossherzogthum Oldenburg und Ostfriesland. Ferner dienen sie dem Verkehr zwischen dem Rhein sowie Frankreich und den nordischen Handelsmetropolen Hamburg, Bremen, Lübeck, dem Verkehr zwischen den Ländern rechts des Rheins und Holland und dem Verkehr zwischen dem Rhein, Belgien und Frankreich einerseits und dem nordöstlichen Deutschland andererseits.

Directionsbezirk Magdeburg.

Die königliche Eisenbahndirection in Magdeburg ist mit Allerhöchstem Erlass vom 29. Dezember 1879 per 1. Februar 1880 in Veranlassung der Verstaatlichung des Magdeburg-Halberstädter und des Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmens errichtet worden und umfasste zunächst auch nur das durch die Linien dieser beiden Eisenbahnen gebildete Netz, jedoch trat noch im Jahre 1880 die verstaatlichte Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn hinzu. Die Linien der ehemaligen Hannover-Altenbekener Eisenbahn wurden aber 1881 an die Direction Hannover abgegeben, wogegen Magdeburg 1884 die bisher Bremenser Staatsbahnlinie Uelzen-Langwedel und 1886 die verstaatlichte Braunschweigische Eisenbahn excl. der Linien Braunschweig-Vechelde und Salzderhelden-Einbeck erhielt. Der Staat selbst baute innerhalb dieses Bezirks an grösseren Linien nur Erfurt-Sangerhausen, indes ist diese 1888 an die Direction Erfurt abgezweigt worden; die übrigen seitens des Staats hergestellten Strecken sind nur solche lokaler Bedeutung. Nachdem inzwischen die Strecke Biederitz-Friedrich Wilhelmsgarten bei Magdeburg ausser Betrieb gesetzt worden war, umfasste am 1. April 1889 der Directionsbezirk $1797{,}_{25}$ km dem preussischen Staat zu Eigenthum gehörige Linien, und es ist diese Zahl der Berechnung auf Seite 185 zu Grunde gelegt. Hiervon entfielen

auf preussisches Gebiet	$1376{,}_{01}$ km
„ das Königreich Sachsen	$12{,}_{35}$ „
„ „ Herzogthum Anhalt	$116{,}_{57}$ „
„ „ „ Braunschweig	$292{,}_{32}$ „
Summa	$1797{,}_{25}$ km.

Seitdem sind noch die Neubaustrecken Cönnern-Calbe mit 25,81 km, Oebisfelde-Salzwedel mit 59,70 km, Meine-Gifhorn-Triangel mit 18,00 km und Jerxheim-Nienhagen mit 32,65 km hinzugetreten, andererseits aber die 97,38 km lange Linie Uelzen-Langwedel an den Directionsbezirk Hannover abgezweigt worden. Somit beträgt per August 1890 die Eigenthumslänge 1836,03 km.

Der Directionsbezirk ist gegenwärtig in sechs Betriebsämter eingetheilt, von welchen je zwei ihren Sitz in Berlin und in Magdeburg und je eins in Halberstadt und in Braunschweig haben.

In orographischer Beziehung gehören die Linien nördlich und östlich von Magdeburg dem norddeutschen Tieflande, die übrigen aber dem mitteldeutschen Berglande und zwar dem Harz, bezw. den diesem nördlich vorgelagerten kleineren Bergzügen und dem Sollinger Walde, Beides Theile des hercynischen Gebirgssystems, an. In hydrographischer Beziehung kommen die Elbe von Schönebeck bis Wittenberge, deren Neben- und Zuflüsse Havel (rechtsseitig), Saale, Wipper, Bode, Selke, Ohre und Jeetze (linksseitig), sowie vom Stromgebiet der Weser die Aller, Oker, Leine und Innerste zur Geltung.

Der speciellen geographischen Besprechung legen wir die Linien Berlin-Stendal-Uelzen und Stendal-Lehrte, Berlin-Magdeburg-Eilsleben-Kreiensen-Holzminden und Eilsleben-Braunschweig, Leipzig-Halle-Magdeburg-Wittenberge, Halle-Aschersleben-Neuekrug sowie Magdeburg-Oschersleben-Halberstadt und Oschersleben-Wolfenbüttel zu Grunde.

I. Berlin-Stendal-Uelzen und Stendal-Lehrte ist in der gemeinschaftlichen Strecke 105 km, auf Stendal-Uelzen 108 km und auf Stendal-Lehrte 134 km lang. Sie beginnt in Berlin auf besonderem, dem Lehrter Bahnhofe, ist aber auch an die Stadtbahn in der zu dieser gehörigen Strecke Charlottenburg-Ruhleben (vor Spandau) angeschlossen. Nach Aufnahme dieser Anschlusslinie trifft die Bahn auf Station Spandau, überbrückt hier die Havel und schneidet die Linie Berlin-Hamburg, führt dann bei westlicher Richtung über Rathenow, geht hier zum zweiten Mal über die Havel, überschreitet dann hinter Schönhausen (Geburtsort des Fürsten Bismarck) auf fester Brücke die Elbe und trifft bald darauf auf den Eisenbahnknotenpunkt Stendal. Hier schneidet sie die Linie Magdeburg-Wittenberge, und andererseits geht südöstlich eine Privatbahn nach Tangermünde ab, die hier zu behandelnde Bahn aber gabelt sich nun in die Linien nach Uelzen und nach Lehrte.

Die Erstere verfolgt nordöstliche Richtung, überschreitet bei Salzwedel die Jeetze, nimmt hier die Zweigbahn südlich von Oebisfelde auf und entsendet eine gegenwärtig noch im Bau befindliche nördlich nach Lüchow. Nach weiteren 50 km erreicht sie Uelzen (Station der Linie Hannover-Hamburg) und findet von hier aus in der neuerdings an Hannover abgetretenen Linie Uelzen-Langwedel Fortsetzung nach Bremen.

Die Lehrter Linie führt bei südwestlicher Richtung über Gardelegen und trifft dann auf Station Oebisfelde. Hier mündet südöstlich eine Zweigbahn von Magdeburg, nördlich geht die schon erwähnte nach Salzwedel ab, und ausserdem ist eine südlich nach Helmstedt im Bau. Kurz hinter Oebisfelde überschreitet die hier zu behandelnde Linie die Aller, entsendet dann bei Station Gifhorn-Isenbüttel eine Zweigbahn nördlich über die Stadt Gifhorn nach Triangel sowie südlich eine solche zunächst bis Meine, überbrückt hinter Leiförde die Oker und trifft dann auf Station Lehrte, wo sie in der zu Hannover gehörigen Linie Fortsetzung nach der Stadt Hannover und weiter bis an den Rhein findet.

Die Linie Berlin-Stendal-Lehrte ist durchweg doppelgleisig, die Uelzener aber nur auf 10 km unmittelbar vor Uelzen. Die Maximalsteigung beträgt auf Berlin-Stendal 1 : 300, auf Stendal-Uelzen und Stendal-Lehrte 1 : 200.

Zu diesen Linien gehören folgende Zweigbahnen:

a. Oebisfelde-Salzwedel ist 60 km lang, hat vorherrschend nördliche Richtung, überbrückt bei Beetzendorf die Jeetze und mündet auf Station Salzwedel in die Uelzener Linie. Sie ist als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat, allerdings nur auf kurze Strecke, eine Maximalsteigung von 1 : 100.

b. Meine-Gifhorn-Triangel ist die bis jetzt eröffnete 18 km lange Theilstrecke der mit Gesetz von 1886 zur Ausführung angeordneten Linie von Braunschweig nach den grossen Torfmooren nördlich von Gifhorn. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 70 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

II. Berlin-Magdeburg-Eilsleben-Kreiensen-Holzminden und Eilsleben-Braunschweig ist in der gemeinschaftlichen Strecke 172 km, auf Eilsleben-Holzminden 157 km und auf Eilsleben-Braunschweig 57 km lang, liegt bis Magdeburg im norddeutschen Tieflande, tritt dann auf die nördlich des Harzes sich erhebende Hügellandschaft, später auf den Harz selbst und gehört mit ihrer Endstrecke von Kreiensen ab dem Sollinger Wald an. Sie beginnt in Berlin auf besonderem, dem Potsdamer Bahnhofe, ist aber gleichfalls an die Berliner Stadtbahn angeschlossen mittelst der zu dieser gehörigen Strecke Charlottenburg-Wannsee (vor Potsdam). Bei Zehlendorf, 12 km von Berlin entsendet sie nordwestlich die Wannseebahn, in welcher der Einmündungspunkt des Stadtbahnanschlusses liegt, und die bei Neubabelsberg vor Potsdam wieder in die Hauptbahn einmündet. Diese überschreitet bei Potsdam und zum zweiten Mal bei Werder die Havel, begleitet den Fluss auf dem linken Ufer über Brandenburg bis Gr. Wusterwitz, verlässt hier denselben und tritt gleichzeitig auf das südliche Ufer des Plauenschen Canals, führt über Genthin, nähert sich dann der Elbe, geht über Burg, nimmt bei Biederitz südöstlich die Linie von Leipzig-Zerbst sowie östlich eine gegenwärtig noch im Bau befindliche Zweigbahn von Loburg auf, geht mittelst fester Brücke über die Elbe und läuft auf dem Eisenbahnknotenpunkt Magdeburg ein. Von hier strahlen Linien nördlich nach Wittenberge, südöstlich über Halle nach Leipzig, südwestlich nach Halberstadt und nordwestlich nach Oebisfelde aus, welche sämmtlich zum Directionsbezirk Magdeburg gehören. Die hier zu behandelnde Linie führt in westlicher Richtung nach Eilsleben, wo südöstlich eine Zweigbahn von Stassfurt einfällt während nordöstlich eine Privatbahn nach Neuhaldensleben abgeht, und gabelt sich hier in die Linien nach Holzminden und nach Braunschweig.

Die Erstere verfolgt südwestliche Richtung, entsendet bei Schöningen eine Zweigbahn nördlich nach Helmstedt, kreuzt bei Jerxheim die Linie Oschersleben-Wolfenbüttel, entsendet gleichzeitig eine Zweigbahn südöstlich nach Nienhagen, schneidet bei Börssum die Linie Wolfenbüttel-Vienenburg, überbrückt gleichzeitig die Oker, bei Ringelheim, wo sie die zu Hannover gehörige Linie Lehrte-Grauhof kreuzt, die Innerste, nimmt bei Neuekrug östlich die Linie von Halle-Aschersleben auf, entsendet bei Seesen eine Zweigbahn südlich nach Herzberg a. H. und nimmt von Norden her die Braunschweigische Landeseisenbahn auf. Weiter bei Kreiensen überschreitet sie die Leine, schneidet hier die Linie Hannover-Göttingen und findet in Holzminden mittelst zweier paralleler Staatsbahnlinien über Altenbeken bezw. über Scherfede Fortsetzung westlich nach dem Rhein.

Die Braunschweiger Linie nimmt in Eilsleben nordöstliche Richtung an, führt über Helmstedt, wo die bereits erwähnte Zweigbahn von Schöningen einfällt und von wo aus eine solche nördlich nach Oebisfelde im Bau ist, und findet in Braunschweig in den zum Directionsbezirk Hannover gehörigen Linien Fortsetzung nach Hannover und nach Hildesheim.

Die sämmtlichen Theile dieser Linien sind doppelgleisig und auf der Anfangsstrecke Berlin-Zehlendorf ist das dritte und vierte Gleis im Bau; die Maximalsteigung beträgt auf Berlin-Magdeburg 1 : 250, auf Magdeburg-Eilsleben 1 : 180, auf Eilsleben-Jerxheim 1 : 178, auf Jerxheim-Kreiensen 1 : 130 und auf Kreiensen-Holzminden 1 : 180, sowie auf Eilsleben-Helmstedt 1 : 175 und auf Helmstedt-Braunschweig 1 : 200.

Zu diesen Linien gehören unmittelbar bezw. mittelbar folgende Zweigbahnen:

a. Die Wannseebahn ist 11 km lang, zweigt auf Station Zehlendorf (bei Berlin) in nordwärts gekehrtem Bogen von der Hauptbahn ab, nimmt bei Wannsee den Stadtbahnanschluss von Charlottenburg her auf und fällt auf Station Neubabelsberg (vor Potsdam) wieder in die Hauptbahn ein. Bei Wannsee schneidet dieselbe die zu Frankfurt a. M. gehörige Linie Berlin-Blankenheim. Die Bahn ist doppelgleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 250.

b. Preussische Grenze gegen Anhalt vor Zerbst - Biederitz ist 30 km lang, bildet die Fortsetzung der zu Erfurt gehörigen Linie Leipzig-Bitterfeld-Dessau-Zerbst-Grenze, hat in dem zu Magdeburg gehörigen Theile nordwestliche Richtung, schneidet bei Güterglück die Linie Berlin-Blankenheim, führt über Gommern und mündet bei Biederitz in die Linie Berlin-Potsdam-Magdeburg. Die Bahn ist doppelgleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 200.

c. Schöningen-Helmstedt ist 11 km lang, hat nördliche Richtung, entsendet bei Büttenstedt eine Zweigbahn nordwestlich nach Trendelbusch, mündet bei Helmstedt in die Linie Eilsleben-Braunschweig und findet ausserdem in der gegenwärtig noch im Bau befindlichen Linie nach Oebisfelde Fortsetzung nördlich bis Salzwedel. Sie ist eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 185.

c 1. Büttenstedt-Trendelbusch ist 4 km lang, hat nordwestliche Richtung und findet in Trendelbusch ihren Endpunkt. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben, dient nur dem Güterverkehr und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 150.

d. Jerxheim-Nienhagen ist 33 km lang, hat südöstliche Richtung und mündet bei Nienhagen in die Strecke Oschersleben-Halberstadt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 80 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

e. Seesen - Herzberg a. H. ist 32 km lang, hat südöstliche Richtung liegt am Westrande des Harzes und benutzt das Thal der Söse. Sie führt über Gittelde und Osterode, mündet bei Herzberg in die Linie Nordhausen-Northeim des Directionsbezirks Hannover, ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100.

III. Leipzig-Halle-Magdeburg-Wittenberge ist 228 km lang, hat bis Magdeburg nordwestliche, dann nördliche Richtung und liegt durchweg im norddeutschen Tieflande. Sie beginnt in Leipzig auf besonderem, dem Magdeburger Bahnhofe, steht aber mittelst der Leipziger Verbindungsbahn mit sämmtlichen in Leipzig mündenden Bahnen in Verbindung, wobei hier speciell die Linien von Dresden und von Hof zur Geltung kommen. Sie führt über

Schkeuditz und trifft 33 km von Leipzig auf den Eisenbahnknotenpunkt Halle, wobei von den hier ausgehenden Bahnen die Linie Halle-Vienenburg-Neuekrug und die zu Frankfurt a. M. gehörige Linie Halle-Münden zur Sprache kommt. Dann erreicht sie Station Köthen, wo östlich die Linie von Dessau einfällt, andererseits nordöstlich eine Zweigbahn nach Aken (diese beiden zum Directionsbezirk Erfurt gehörig) und westlich eine eigene Zweigbahn nach Aschersleben abgeht. Nach weiteren 22 km überbrückt sie bei Calbe/Grizehne die Saale, schneidet hier die Linie Berlin-Blankenheim, entsendet dann bei Schönebeck eine Zweigbahn südwestlich nach Güsten, während eine solche westlich nach Blumenberg zum Bau angeordnet ist. Gleichzeitig tritt sie hier nahe an das linke Elbufer heran und verbleibt nun bis Wittenberge ohne Uferwechsel in der Nähe des Stroms. Bei Magdeburg schneidet sie die unter II. behandelte Hauptbahn, entsendet bald darauf eine Zweigbahn nordwestlich nach Oebisfelde, überbrückt bei Wollmirstedt die Ohre, führt über Neuhaldensleben und Tangerhütte, kreuzt bei Stendal die unter I. behandelte Hauptbahn, nimmt bei Goldbeck nordöstlich eine Privatbahn von Giesenslage auf, geht über Osterburg und Seehausen, überschreitet kurz vor Wittenberge auf fester Brücke die Elbe und findet in Wittenberge Fortsetzung in den Linien des Directionsbezirks Altona nach Hamburg sowie nach Lüneburg und mittelst Privatbahnen nach Perleberg-Wittstock. Von Leipzig bis Stendal ist sie doppelgleisig, auf der Reststrecke aber nur eingleisig. Steigungen über 1 : 200 kommen auf dieser Bahn nicht vor.

Zu dieser Hauptlinie gehören unmittelbar bezw. mittelbar folgende Zweigbahnen:

a. Köthen-Aschersleben ist 44 km lang und hat vorherrschend nordwestliche Richtung. Bei Biendorf entsendet sie eine Zweigbahn südlich nach Gerlebogk, führt über Baalberge, geht bei Bernburg über die Saale, schneidet bei Güsten die Linie Berlin-Blankenheim, nimmt hier gleichzeitig eine Zweigbahn nördlich von Schönebeck auf und mündet bei Aschersleben in die Linie Halle-Neuekrug. Auf der Theilstrecke Baalberge-Bernburg werden die Gleiseanlagen dieser Linie von der neuerdings eröffneten Zweigbahn Cönnern-Calbe mitbenutzt. Die Bahn ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 150.

a 1. Biendorf-Gerlebogk ist 8 km lang, hat südliche Richtung und findet in Gerlebogk ihren Endpunkt. Sie ist als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber als Secundärbahn mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben, dient nur dem Güterverkehr und hat eine Maximalsteigung von 1 : 100.

b. Schönebeck-Güsten ist 29 km lang, führt bei südwestlicher Richtung über Förderstedt, von wo aus eine Zweigbahn westlich nach Etgersleben im Bau ist, entsendet bei Stassfurt solche nordwestlich nach Eilsleben und nach Lödderburg, überbrückt gleichzeitig die Bode und mündet bei Güsten in die unter III a. behandelte Linie. Die Bahn ist doppelgleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 173.

b 1. Stassfurt-Eilsleben ist 55 km lang und hat vorherrschend nordwestliche Richtung. Sie führt über Egeln, überbrückt bei Etgersleben die Bode, schneidet bei Blumenberg die Linie Magdeburg-Halberstadt, geht über Wanzleben und mündet in den unter II. behandelten Eisenbahnknotenpunkt Eilsleben. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat auf Stassfurt-Blumenberg eine Maximalsteigung von 1 : 150, auf Blumenberg-Eilsleben aber eine solche von 1 : 59 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

b 2. Stassfurt-Lödderburg ist 4 km lang, hat nordwestliche Richtung und findet bei Lödderburg ihren Endpunkt. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben, dient nur dem Güterverkehr und hat eine Maximalsteigung von 1 : 170.

c. Magdeburg-Oebisfelde benutzt von Magdeburg aus auf 12 km, bis Barleben, die Gleiseanlagen der Hauptbahn und hat von da aus eine Neubaulänge von 55 km. Sie führt bei nordwestlicher Richtung auf dem rechten Ufer der Ohre über Neuhaldensleben, wo südlich die Privatbahn von Eilsleben einfällt, und mündet auf Station Oebisfelde in die Linie Berlin-Lehrte. Sie ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 167.

IV. Halle-Aschersleben-Vienenburg-Neuekrug ist 156 km lang, hat nordwestliche Richtung, hält sich von Aschersleben bis Vienenburg in geringer Entfernung nördlich vom Harz, gehört mit ihrer Endstrecke aber diesem selbst an. Bei Cönnern, 30 km von Halle, entsendet sie eine Zweigbahn nördlich nach Calbe, überbrückt bald darauf die Saale, bei Sandersleben die Wipper, schneidet hier gleichzeitig die Linie Berlin-Blankenheim und trifft dann auf Station Aschersleben, wo östlich die bereits behandelte Zweigbahn von Köthen einfällt. Nun führt sie über Frose, überbrückt bei Gatersleben die Selke, bei Wegeleben die Bode, geht über Halberstadt, Heudeber und Wasserleben, überschreitet bei Vienenburg die Oker, bei Langelsheim hinter Goslar die Innerste und mündet auf Station Neuekrug in die unter II. behandelte Hauptbahn. Von Aschersleben an entsendet sie zahlreiche Zweiglinien südlich nach dem Harz und zwar: Frose-Ballenstedt-Quedlinburg, Wegeleben-Quedlinburg-Thale, Heudeber-Wernigerode-Ilsenburg, Vienenburg-Harzburg und Langelsheim-Clausthal, ausserdem aber auch solche nördlich von Vienenburg nach Wolfenbüttel-Braunschweig und von Goslar nach Grauhof. Bei Halberstadt fällt nördlich die Linie von Magdeburg-Oschersleben ein, andererseits geht hier südlich die Halberstadt-Blankenburger Privatbahn nach Tanne und bei Wasserleben eine solche nördlich nach Osterwieck ab. Endlich führt ausser der in der Hauptlinie bereits enthaltenen Strecke Vienenburg-Goslar-Langelsheim nördlich von dieser eine Zweigbahn von Vienenburg über Grauhof nach Langelsheim. Die Hauptbahn ist von Aschersleben auf 46 km bis Heudeber doppelgleisig, und von Heudeber aus ist auf 22 km bis Vienenburg das zweite Gleis im Bau. Die Maximalsteigung beträgt auf Halle-Aschersleben 1 : 100, auf Aschersleben-Halberstadt 1 : 200, auf Aschersleben-Vienenburg 1 : 144 und auf Vienenburg-Neuekrug 1 : 78.

Zu dieser Linie gehören folgende Zweigbahnen:

a. Cönnern-Calbe ist bis Baalberge 12 km lang, benutzt dann auf 5 km bis Bernburg die Gleiseanlagen der Linie Köthen-Aschersleben und hat in der Reststrecke bis Calbe eine Neubaulänge von 14 km. Die beiden Neubaustrecken haben nördliche Richtung, die mitbenutzte Theilstrecke nordwestliche, und in dieser wird die Saale überbrückt. Die Neubaustrecken sind als normalspurige Secundärbahnen ausgeführt, haben eine Maximalsteigung von 1 :   und werden mit einer Fahrgeschwindigkeit von   Minuten pro 1 km betrieben.

b. Frose-Quedlinburg ist 28 km lang, beschreibt unter theilweiser Benutzung des Selkethals einen nach Norden offenen Halbkreis, führt über Ballenstedt, über Gernrode, wo südlich die Harzgeroder Privatbahn abgeht, und mündet bei Quedlinburg in die Zweigbahn Wegeleben-Thale. Die Theilstrecke Frose-Ballenstedt ist als eingleisige Vollbahn gebaut, doch wird die ganze

Linie secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 50.

c. Wegeleben-Quedlinburg-Thale ist 21 km lang, hat südwestliche Richtung, überschreitet vor Quedlinburg die Bode und benutzt von da ab das Thal derselben bis zu ihrem Endpunkte Thale. Sie ist eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 60.

d. Heudeber-Wernigerode-Ilsenburg ist 18 km lang, führt in südwestlicher Richtung unter theilweiser Benutzung des Thales der Holzemme bis Wernigerode, wendet sich hier nach Westen und erreicht bei Ilsenburg gegenwärtig noch ihren Endpunkt, indes ist die Fortsetzung nördlich nach Harzburg bereits zum Bau angeordnet. Die Theilstrecke Heudeber-Wernigerode ist als eingleisige Vollbahn gebaut, doch wird die ganze Linie secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 59.

e. Vienenburg-Harzburg ist 8 km lang, hat südliche Richtung, benutzt das Thal der Radau und findet gegenwärtig noch in Harzburg ihren Endpunkt. Sie ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 53.

f. Langelsheim-Clausthal/Zellerfeld ist 25 km lang, führt in südlicher Richtung unter Benutzung des Thales der Innerste über Lautenthal und findet in Clausthal/Zellerfeld ihren Endpunkt. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, doch wird die 14 km lange Endstrecke von Lautenthal ab secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Das Steigungsmaximum beträgt 1 : 40.

g. Vienenburg-Wolfenbüttel-Braunschweig ist 47 km lang, hat durchaus nördliche Richtung und benutzt durchweg das Thal der Oker unter mehrfacher Ueberbrückung des Flusses. Sie schneidet bei Börssum die Linie Magdeburg-Holzminden, nimmt bei Wolfenbüttel östlich die Linie von Oschersleben sowie westlich einen Zweig der Braunschweigischen Landeseisenbahn auf und mündet auf Station Braunschweig in die Linie Magdeburg-Hannover. Auf 13 km von Vienenburg bis Börssum ist sie nur eingleisig, in dem übrigen Theile aber doppelgleisig. Das Steigungsmaximum beträgt auf Vienenburg-Börssum 1 : 110, auf Börssum-Wolfenbüttel 1 : 280 und auf Wolfenbüttel-Braunschweig 1 : 190.

h. Vienenburg-Grauhof-Langelsheim ist 18 km lang, hat westliche Richtung und fällt bei Langelsheim wieder in die Hauptbahn ein. In Grauhof stossen die zum Directionsbezirk Hannover gehörige Linie nördlich von Hildesheim und die eigene Zweigbahn südlich von Goslar zusammen. Die Strecke ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit 2 Minuten Fahrgeschwindigkeit pro 1 km betrieben, dient nur dem Güterverkehr und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 144.

i. Goslar-Grauhof ist 5 km lang, hat nördliche Richtung und findet in der eben erwähnten Linie des Directionsbezirks Hannover von Grauhof aus Fortsetzung nordwestlich nach Hildesheim. Sie ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 70.

V. Magdeburg-Oschersleben-Halberstadt und Oschersleben-Wolfenbüttel benutzt von Magdeburg aus auf 3 km bis Buckau die Strecke der Magdeburg-Leipziger Bahn, ist von da aus in der gemeinschaftlichen Strecke bis Oschersleben 36 km, auf Oschersleben-Halberstadt 13 km und auf Oschersleben-Wolfenbüttel 54 km lang. Sie hat von Buckau aus westliche Richtung, schneidet bei Blumenberg die Linie Stassfurt-Eilsleben und gabelt sich in Oschersleben nach Halberstadt und nach Wolfenbüttel.

Die Halberstädter Linie verfolgt südwestliche Richtung, führt über Nienhagen, wo die bereits behandelte Zweigbahn von Jerxheim einfällt, und mündet auf Station Halberstadt in die Linie Halle-Neuekrug, findet andererseits aber auch in der Halberstadt-Blankenburger Privatbahn unmittelbar Fortsetzung in den Harz hinein.

Die Wolfenbütteler Linie verfolgt bis Jerxheim westliche Richtung, schneidet hier die Linie Magdeburg-Eilsleben-Holzminden, nimmt nun nordwestliche Richtung an und mündet auf Station Wolfenbüttel in die Linie Vienenburg-Braunschweig.

Bis auf die 10 km lange Theilstrecke Oschersleben-Nienhagen, auf welcher das zweite Gleis gegenwärtig gebaut wird, ist die ganze Bahn schon etzt doppelgleisig. Steigungen über 1 : 300 sind bei diesen Linien nicht vorhanden.

VI. Ausserdem sind noch summarisch die Verbindungsbahnen bei Magdeburg und Stassfurt, die Hafenbahn bei Trotha (Halle) und die in Rechnung zu stellenden besonderen Güteranschlussgleise mit zusammen 28 km aufzuführen.

Die von den deutschen Hauptströmen hier allein in Frage kommende Elbe wird in den Linien des Directionsbezirks dreimal mittelst fester Brücken überschritten, bei Magdeburg, Stendal und Wittenberge. Tunnel sind 3 Stück mit einer Gesammtlänge von rund $1^1/_2$ km vorhanden.

Eine Verpachtung eigener bezw. Anpachtung und Mitbenutzung fremder Strecken liegt hier nicht vor, und es deckt sich somit die Betriebslänge mit der Eigenthumslänge.

Inhaltlich der Abhandlungen über die einzelnen Linien sind 28 Anschlussstationen an die Bahnnetze fremder Verwaltungen vorhanden mit 4 Anschlüssen an den Directionsbezirk Berlin: und zwar je einer vom Potsdamer und vom Lehrter Bahnhof in Berlin an die Ringbahn, sowie in Spandau (Ruhleben) und in Wannsee je einer an die Berliner Stadtbahn; mit 2 Anschlüssen an den Directionsbezirk Altona: in Spandau und in Wittenberge; mit 8 Anschlüssen an den Directionsbezirk Hannover: in Uelzen, in Lehrte, in Braunschweig, in Ringelheim, in Grauhof, in Herzberg a. H., in Kreiensen und in Holzminden; mit 6 Anschlüssen an den Directionsbezirk Frankfurt a. M.: in Wannsee, in Güterglück, in Calbe-Grizehne, in Güsten, in Sandersleben und in Halle; mit 4 Anschlüssen an den Directionsbezirk Erfurt: auf der preussisch-anhaltischen Landesgrenze vor Zerbst, in Köthen, in Halle und in Leipzig (mittelst Verbindungsbahn); mit 1 Anschluss an die sächsischen Staatsbahnen: in Leipzig (mittelst Verbindungsbahn); mit 1 Anschluss an die Stendal-Tangermünder Privatbahn: in Stendal; mit 1 Anschluss an die Goldbeck-Giesenslager Privatbahn: in Goldbeck; mit 1 Anschluss an die Wittenberge-Perleberger Privatbahn: in Wittenberge; mit 2 Anschlüssen an die Neuhaldensleber Privatbahn: in Neuhaldensleben und in Eilsleben; mit 1 Anschluss an die Osterwiecker Privatbahn: in Wasserleben; mit 1 Anschluss an die Halberstadt-Blankenburger Privatbahn: in Halberstadt; und mit 3 Anschlüssen an die Braunschweigische Landeseisenbahn: in Braunschweig, in Wolfenbüttel und in Seesen. Ausserdem bietet Gernrode eine Uebergangsstation ohne unmittelbaren Anschluss auf die schmalspurige Gernrode-Harzgeroder Privatbahn.

Bei diesem Directionsbezirk kommt der Verkehr von Osten nach Westen mit dem Ausgangspunkt Berlin, und von Süden nach Norden mit dem Ausgangspunkt Leipzig zur Sprache. Für den erstgedachten sind 3 Linien vorhanden; Berlin-Stendal-Uelzen für den Verkehr nach Hamburg und Bremen, Berlin-Stendal-Lehrte für den Verkehr nach Hannover, dem Rhein, Holland und

Frankreich, und Berlin-Magdeburg-Kreiensen-Holzminden für den Verkehr nach Frankfurt a. M., dem Rhein, Belgien und Frankreich. In Richtung von Süden nach Norden dient die Linie Leipzig-Halle-Magdeburg resp. auch die parallele Theilstrecke Zerbst-Magdeburg und weiter einerseits über Stendal nach Wittenberge, dem Verkehr nach Hamburg, und andererseits über Braunschweig dem Verkehr nach Hannover und Bremen.

Uns nun wieder den preussischen Staatseisenbahnen im Ganzen zuwendend, erhalten wir durch Zusammenstellung der 11 Directionsbezirke die summarische Eigenthums- bezw. Betriebslänge jener nach dem Stande ultimo August 1890, wie folgt:

Directionsbezirk	Eigenthumslänge	Betriebslänge
Altona	1520,37 km	1524,39 km
Berlin	3091,03 „	3081,66 „
Breslau (excl. der Oberschlesischen Schmalspurbahnen)	2759,56 „	2921,91 „
Bromberg (incl. Fredersdorf-Rüdersdorf)	4199,61 „	4211,34 „
Elberfeld	1327,54 „	1327,54 „
Erfurt	1924,43 „	1920,74 „
Frankfurt a. M.	1295,77 „	1317,68 „
Hannover	2305,86 „	2308,60 „
Köln linksrheinisch	1973,18 „	1973,70 „
Köln rechtsrheinisch	2348,32 „	2348,84 „
Magdeburg	1836,03 „	1836,08 „
Summa	24581,70 km	24772,43 km.

Noch bleibt zu erwähnen, dass auf Beschluss des Bundesraths die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf den secundär betriebenen normalspurigen Bahnstrecken mit durchweg eigenem Planum neuerdings von 30 auf 40 km pro Stunde, also auf 1½ Minuten pro 1 km festgesetzt worden ist, jedoch nur für solche Personenzüge, welche nicht mehr als 20 Wagenachsen führen, und unter der erschwerenden Bedingung, dass diese mit durchgehenden Bremsen ausgerüstet, die Anzahl der bremsbaren Räderpaare gegen sonst um ein entsprechendes Mass erhöht und die Züge nur aus solchen Betriebsmitteln zusammengestellt seien, die den Vorschriften für Hauptbahnen genügen.

Auf Grund dieser Bestimmungen bezw. Ermächtigungen hat der preussische Ressortminister angeordnet, dass bei Aufstellung des diesjährigen (1890) Winterfahrplans auf diese Neueinrichtung Rücksicht genommen werde, und somit dürften die wichtigeren Secundärbahnstrecken hinfort mit 40 km Fahrgeschwindigkeit pro Stunde betrieben werden. Eine Berücksichtigung diesbezüglicher Anordnungen war bei den vorstehenden Beschreibungen der einzelnen Linien nicht mehr möglich.

In dem Artikel über die Organisation der preussischen Staatseisenbahnverwaltung (Seite 778 u. ff.) waren die besonderen organisatorischen Bestimmungen vorläufig absichtlich fortgelassen worden, weil nach Mittheilungen aus guter Quelle eine Aenderung der jetzt gültigen nahe bevorstehen sollte. Da solche aber bis jetzt nicht veröffentlicht ist, so müssen an dieser Stelle doch noch die jetzt gültigen Bestimmungen Platz finden. Für das Eisenbahnwesen speciell bestehen in dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zwei getrennte Abtheilungen, von welchen die eine wieder noch eine Untereintheilung hat. Es

sind dies, nachdem die frühere I. Abtheilung für das Berg-, Hütten- und Salinenwesen zum Ministerium für Handel und Gewerbe abgezweigt worden ist, die Abtheilung I und III des Ministeriums. In der Ersteren werden die technischen Angelegenheiten der Verwaltung der Staatseisenbahnen (Abtheilung Ia) sowie die Verkehrsangelegenheiten der Staatseisenbahnen (Abtheilung Ib) und in der III. Abtheilung, welcher gleichzeitig die Ausübung der Staatsaufsicht über die Privateisenbahnen obliegt, die allgemeinen Verwaltungsangelegenheiten der Staatseisenbahnen bearbeitet.

Die gegenwärtige „Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung" gründet sich auf den Allerhöchsten Erlass vom 24. November 1879. Dieselbe bestimmt als Eisenbahnverwaltungsbehörden die königlichen Eisenbahndirectionen, die königlichen Eisenbahnbetriebsämter und die königlichen Eisenbahnbaucommissionen. Für die Eisenbahndirectionen wird Firma, Sitz und Geschäftsbezirk durch landesherrlichen Erlass festgestellt, bei den Betriebsämtern und Baucommissionen aber nur Firma und Sitz, während die Abgrenzung der Geschäftsbezirke dieser durch den zuständigen Minister erfolgt. Die Directionen sind dem Minister, die Betriebsämter und die Baucommissionen aber der betreffenden Direction unmitttelbar unterstellt. Den Directionen liegt die obere Leitung aller zu ihrem Bezirk gehörigen, im Bau oder im Betriebe befindlichen Bahnstrecken ob, und die Betriebsämter bezw. Baucommissionen haben den Bau und Betrieb der von ihnen verwalteten Strecken nach den Anordnungen der zuständigen Direction einzurichten sowie die Erledigung aller Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung unter eigener Verantwortung zu besorgen. Innerhalb der Directionen sind zur Erledigung der Geschäfte besondere Abtheilungen gebildet und für die Vermittelung des geschäftlichen Verkehrs ausserdem bei jeder Direction eine Hauptkasse und ein Centralbureau errichtet. Die Hauptkassen besorgen den gesammten Geldverkehr sowie die Buchung und Verrechnung der Einnahmen und Ausgaben der Centralverwaltung und die Centralbureaus vermitteln den sonstigen Geschäftsverkehr der Verwaltung. Diese Letzteren bestehen wieder aus dem Generalbureau und aus den Geschäftsbureaus für die Betriebsverwaltung, die Verkehrsverwaltung, die Bauverwaltung und die Maschinenverwaltung. Für die Vermittelung des geschäftlichen Verkehrs der Betriebsämter sind bei jedem dieser eine Eisenbahnbetriebskasse und ein Betriebsbureau errichtet. Betreffs der Bahnunterhaltung und der Bahnaufsicht sind die Betriebsamtsbezirke wieder noch in Bauinspectionen geringeren Umfangs getheilt. Eisenbahnbaucommissionen werden nur je nach Bedarf zur Leitung der ihnen besonders übertragenen Bauten eingesetzt.

Weiter ins Detail gehend, ist dem Ressortminister die Genehmigung der generellen und speciellen Vorarbeiten sowie des Dispositionsplanes für Bauausführungen, die Verfügung über Eröffnung des Betriebes auf neuen Bahnstrecken sowie die Genehmigung zur Aenderung der Betriebsweise bezw. zu etwaiger Einstellung des Betriebes, die Genehmigung der Fahrpläne und der Tarife sowie die Anordnung über Aenderungen betreffs der Constructionsarten der Betriebsmittel und der mechanischen Betriebseinrichtungen vorbehalten; den Directionen dagegen liegen die allgemeine und gleichmässige Regelung des Dienstes innerhalb des ganzen Directionsbezirks für alle Zweige der Verwaltung, alle Angelegenheiten betreffs Erweiterung des Bahnnetzes, die Aufstellung bezw. Revision der generellen und speciellen Vorarbeiten für Neubaustrecken, die Beschaffung der Betriebsmittel sowie der Bahn-, Betriebs- und Werkstattsmaterialien, die Aufstellung und Abänderung der Fahrpläne und Tarife, die Controle be-

treffs derjenigen Züge, welche über den eigenen Directionsbezirk hinausreichen bezw. sich über mehrere Betriebsämter des eigenen Bezirks erstrecken, die Dispositionen über den Locomotiv- und Wagenpark, die Centralbetriebs- und Centralwerkstätten-Materialienverwaltung, die Verwaltung der Central- und Hauptwerkstätten sowie der Telegraphenunterhaltungsdienst, den Betriebsämtern aber Leitung und Ueberwachung aller Dienstzweige innerhalb ihres eigenen Bezirks ob. Diese gliedern sich in den Bahnunterhaltungs- und Bahnaufsichtsdienst, in den Stations- und Zugsdienst, in den Betriebsmaschinendienst, in den Expeditionsdienst und in den eigenen inneren Dienst. Als Bezirksaufsichtsbeamte sind den Betriebsämtern Betriebs- und Verkehrscontroleure zugetheilt bezw. unterstellt. Gegebenen Falls wird auch die Herstellung von Neubaustrecken den Betriebsämtern übertragen.

Zu dieser Organisation sind unterm 4. Februar 1880 seitens des Ressortministers für die Eisenbahndirectionen und für die Eisenbahnbetriebsämter besondere Geschäftsordnungen erlassen worden. Dieselben erstrecken sich vorzugsweise auf Bureaueinrichtungen, auf die Competenzen der oberen Beamten und ihr gegenseitiges Verhältniss zueinander, auf die Vollziehung von Concepten und Reinschriften u. s. w., sie bestimmen aber auch die Anzahl der innerhalb der Directionen zu errichtenden Abtheilungen auf je drei und zwar der I. Abtheilung für das Etats- und Rechnungswesen, das Justiziariat und die allgemeinen Verwaltungssachen, der II. Abtheilung für die Betriebs- und Verkehrsverwaltung und der III. Abtheilung für die Bau- und Werkstättenverwaltung. Ausserdem präzisiren sie die Eintheilung der Geschäftsbureaus bei den Directionen in das betriebstechnische Bureau für Disposition und Controle über den gesammten Wagenpark, in das Verkehrsbureau zur Abrechnung der Betriebseinnahmen sowie für die Reclamationsangelegenheiten aus dem Transportverkehr, in das maschinentechnische Bureau zur Aufsicht über die Arbeiten in den Hauptwerkstätten und in das Materialienbureau, dessen Bestimmung bereits der Name ausdrückt.

Der Schwerpunkt der Organisation von 1879 gegenüber der früheren von 1872 liegt in der in ihr selbst nicht zum Ausdruck gebrachten, aber in Folge derselben ins Leben getretenen Centralisirung der obersten Eisenbahnverwaltungsbehörden, indem bereits unterm 21. Februar bezw. unterm 9. März 1880 die bisherigen acht Staatsbahndirectionsbezirke in vier solche zusammengelegt wurden, sowie andererseits in der Decentralisirung der so geschaffenen grossen Verwaltungscomplexe durch Errichtung von Eisenbahnbetriebsämtern innerhalb jener.

Fischhausen - Palmnicken.

Eigenthum der königlich preussischen Domänenverwaltung im Betrieb der Ostpreussischen Südbahn.

Die Ostseeküste der Halbinsel Samland (nordwestlich von Königsberg i. P.), besonders die Umgegend von Palmnicken, ist einer der ergiebigsten Punkte für die Bernsteingewinnung. Diese bildet an der ganzen Ostseeküste eine Gerechtsame der preussischen Regierung, und die Bernsteingruben bei Palmnicken sind unmittelbar

fiscalisches Eigenthum. Behufs Erleichterung der Anfuhr der für den Betrieb derselben erforderlichen Materialien beschloss nun die königliche Domänenverwaltung, zu deren Ressort die Bernsteingewinnung gehört, die Herstellung einer Eisenbahn nach Palmnicken zum Anschluss an das bereits vorhandene Bahnnetz. Da solche in den Verkehrsbereich der Ostpreussischen Südbahn fallen musste, so übernahm Letztere zu Folge des unterm 27. August 1883 mit der königlichen Domänenverwaltung und den Pächtern der in Rede stehenden Bernsteingruben, Stantien & Becker, abgeschlossenen Vertrages die Herstellung der Bahn auf Rechnung der königlichen Domänenverwaltung für den Pauschalbetrag von 660 000 Mk., Betrieb und Unterhaltung der Bahn aber für ihre — der Ostpreussischen Südbahngesellschaft — eigene Rechnung und zwar auf die Dauer von zunächst 18 Jahren von Eröffnung des Betriebes an und unter Garantie der Firma Stantien & Becker auf einen jährlichen Frachtbetrag von 40 000 Mk. aus deren eigenen Güter- und Viehtransporten.

Auf Grund dieses Vertrages wurde unter dem 21. November 1883 der Ostpreussischen Südbahngesellschaft die landesherrliche Concession zum Bau einer normalspurigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von deren Station Fischhausen nördlich nach Palmnicken ertheilt und die 18,43 km lange Linie am 16. September 1884 dem öffentlichen Verkehr übergeben. An eigenen Betriebsmitteln sind innerhalb obigen Pauschalbetrages 2 Locomotiven beschafft worden. Der Staat, bezüglich die Domänenverwaltung, ist also Eigenthümerin der Bahn und der beiden Locomotiven, dagegen ist sie bei dem Betriebe der Bahn finanziell in keiner Weise betheiligt, vielmehr zieht die Ostpreussische Südbahn ihrerseits alle Einnahmen, leistet aber auch sämmtliche Ausgaben, und Ueberschuss bezw. Defizit trifft nur diese Gesellschaft, wobei jedoch, wie schon erwähnt, Stantien & Becker der Eisenbahngesellschaft den Ausfall an einer Jahresbruttoeinnahme von 40 000 Mk. aus ihren Güter- und Viehtransporten zahlen müssen.

Die Bahn hat vollen Verkehr; die Hauptseite desselben bilden naturgemäss die Gütertransporte, doch haben diese selbst im Ganzen noch in keinem Jahre bis einschliesslich 1888 die von Stantien & Becker schon allein garantirten 40 000 Mk. erbracht, so dass diese Firma auf Grund der übernommenen Garantie bislang alljährlich eintreten musste. Diese nachgebrachten Beträge werden unter der Rubrik „verschiedene Einnahmen“ verrechnet.

Innerhalb der 4 vollen Betriebsjahre von 1885 bis einschliesslich 1888 bewegten sich die beförderte Personenzahl zwi-

schen 27 043 Personen (in 1885) und 28 481 Personen (in 1887), die transportirten Gütermengen zwischen 12 734 Tonnen (in 1887) und 17 206 Tonnen (in 1886), die Einnahmen aus dem Personenverkehr zwischen 11 367 Mk. (in 1886) und 11 980 Mk (in 1887), diejenigen aus dem Güterverkehr zwischen 27 682 Mk. (in 1887) und 33 426 Mk. (in 1888), die Gesammteinnahmen einschliesslich der oben beregten Garantiezuschüsse aber zwischen 50 503 Mk. (in 1885) und 52 558 Mk. (in 1887). — Die Betriebsausgaben sind, wie bei fast allen Bahnen in den ersten Jahren, bis jetzt stets gewachsen; sie begannen mit 28 348 Mk. = 56,1 % der Bruttoeinnahme in 1885, erreichten in 1887 aber 40 942 Mk. = 77,9 % jener und in 1888 sogar 56 783 Mk. = 111,5 % der Bruttoeinnahme, doch ist dieser letzte abnorm hohe Betrag speciell auf die grossen Schneeverwehungen des in Rede stehenden Jahres zurück zu führen.

Im Ganzen hat der Betrieb der Linie Fischhausen-Palmnicken der Ostpreussischen Südbahngesellschaft als Resultat der Jahre 1884 bis 1887 einen Gesammtüberschuss von 54 193 Mk., das Jahr 1888 aber ein Defizit von 5859 Mk. gebracht.

Besondere Fonds werden für die Bahn nicht geführt; betreffs der Organisation erscheint sie als Bestandtheil der Ostpreussischen Südbahn, und als Zweiglinie dieser ist sie auch bezüglich der geographischen Verhältnisse bei der Ostpreussischen Südbahn im 4. Theil des Werkes behandelt.

Die Oberschlesischen Schmalspurbahnen.

Eigenthum des preussischen Staats in Betrieb eines Privatunternehmers.

Um in die zahlreichen Gruben, Schächte, Steinbrüche und Hüttenwerke des oberschlesischen Bergwerkreviers unmittelbar vordringen zu können, und um denselben die Eisenbahnen noch mehr nutzbar zu machen, als dies durch einzelne Anschlussgleise an die dem grossen Verkehr dienenden Linien möglich ist, stellte die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft ein vollständiges in sich zusammenhängendes, auf den grösseren Stationen an die Hauptbahnen anschliessendes Netz von Gruben- und Industriebahnen her und führte dieselben, um sich hierbei möglichst dem Terrain anpassen und die Baukosten einschränken zu können, als Schmalspurbahnen mit einer Spurweite von 0,785 m aus. Die Gesellschaft erhielt zur Anlage dieses nur für den Gütertransport bestimmten Netzes unterm 24. März 1851 die generelle Concession und baute als Stammbahnen für dasselbe

zunächst die 31 km lange Linie Tarnowitz-Karf-Beuthen-Laurahütte-Paulshütte (westlich von Myslowitz) nebst Anschlussgleisen aus der Theilstrecke Laurahütte-Paulshütte nach den Stationen Kattowitz und Kunigundenweiche der Hauptbahnstrecke Kattowitz-Schoppinitz mit zusammen 4 km und ferner die 3 km lange Linie Beuthen-Guretzko-Scharley; diese Linien wurden 1854 eröffnet, also fünf Jahre früher als die normalspurige Bahn Beuthen-Tarnowitz. Ihnen folgten mit Eröffnung in 1855 die 11 km lange Linie Karf-Morgenroth-Antonienhütte und die 6 km lange Linie Beuthen-Morgenroth, sowie mit Eröffnung in 1872 die 5 km lange Linie Karf-Borsigwerk. Aus diesen Stammstrecken heraus legte die Gesellschaft im Lauf der Jahre bis zur Verstaatlichung ihres Unternehmens (im Jahre 1884) nach den im Bereich dieses Netzes gelegenen Gruben und Hüttenwerken 64 Anschlussgleise in einer Gesammtlänge von 45 km an.

Zunächst betrieb die Gesellschaft bezw. von 1857 ab der Staat für deren Rechnung dieses Netz in eigener Regie, überliess aber 1860 den Transportbetrieb auf demselben pachtweise einem Privatunternehmer, wobei zuerst durchweg Pferdebetrieb, später aber zum Theil wieder Locomotivbetrieb eingeführt worden ist.

Solange die Oberschlesische Eisenbahn Privatunternehmen war, haben die Einnahmen aus diesem Netz Verrechnung mit in derjenigen des Gesammtunternehmens gefunden; mit Verstaatlichung der Bahn hat sich dies Verhältniss aber geändert, indem mit Rücksicht darauf, dass der Transportbetrieb verpachtet ist, das Schmalspurnetz aus der Staatsbahnverwaltung gewissermassen ausgeschieden ist, und mit Rücksicht hierauf mussten wir dasselbe in besonderem Artikel behandeln.

Bei Uebergang des Oberschlesischen Eisenbahnunternehmens und mit ihm der Oberschlesischen Schmalspurbahnen in den Besitz des Staats (laut Gesetz vom 24. Januar 1884) bezifferte sich die Gesammtlänge der Letzteren auf genau $105{,}_{18}$ km, hat sich aber durch die Längendifferenz zwischen neu gebauten gegenüber abgebrochenen Anschlussgleisen bis ult. März 1889 auf $110{,}_{72}$ km erhöht.

Inhaltlich des Betriebsvertrages hat die Eigenthümerin, d. h. die Staatsbahnverwaltung, ihrerseits die Bahnen in betriebssicherem Zustand zu erhalten, und in dieser Beziehung sind dieselben dem Betriebsamt Kattowitz der königlichen Eisenbahndirection Breslau zugetheilt. Den gesammten Transportdienst dagegen hat der Betriebspächter zu leisten und seinerseits auch den Locomotiv- und Wagenpark auf eigene Kosten zu unterhalten bezw. je nach Bedarf zu vermehren. Hierbei sind aber auch die s. Z. von ihm käuflich

übernommenen sowie die nachträglich beschafften Betriebsmittel sein persönliches Eigenthum Dieselben beliefen sich ult. März 1889 auf 36 Locomotiven, 20 Pferde und 2653 Lastwagen. Die Transporteinnahmen zieht der Pächter und als Pacht hat derselbe von den tarifmässigen Frachteinnahmen nach Abzug der in denselben eingerechneten Expeditionsgebühr 50 % an die Staatsbahnverwaltung zu zahlen.

Der Transport erstreckt sich, nach den transportirten Durchschnittsmengen geordnet, auf Eisenerze, Kohlen, Galmei und Kalksteine sowie in geringeren Quantitäten auf Coaks, Ziegel, Chamotten, Schlacken, Blei und Bleierze. Das erste Jahr unter den neuen Verhältnissen 1884/85 wies ein Transportquantum von 2 245 560 000 kg auf und erbrachte für den Staat eine Transporteinnahme (50 %) von 721 245 Mk., eine Gesammteinnahme von 758 126 Mk., eine Ausgabe von 217 880 Mk. und demnach einen Ueberschuss von 540 246 Mk. In den beiden nächsten Jahren sank das Transportquantum und das finanzielle Schlussresultat für den Staat bis auf 2 109 607 000 kg bezw. 471 570 Mk., hat sich von da ab jedoch wieder gehoben und in 1888/89: 2 169 452 000 kg bezw. 539 296 Mk. betragen. Durch den Reinüberschuss hat sich das jeweilige staatsseitige Anlagecapital, welches in 1884/85 im Ganzen 9 544 982 Mk. und pro Kilometer 90 749 Mk., ult. März 1888/89 aber 10 437 951 Mk. und für 1 Kilometer 94 273 Mk. betrug, in den einzelnen Jahren wie folgt verzinst:

pro 1884/85	1885/86	1886/87	1887/88	1888/89
5,66	4,69	4,52	4,81	5,17 %.

Der gegenwärtige Pachtvertrag mit dem Transportunternehmer Rud. Pringsheim zu Beuthen in Oberschlesien läuft zunächst noch bis zum 31. Dezember 1893.

Nach der jetzigen Gestaltung des Schmalspurnetzes, bei welchem nur noch Aenderungen in den Stichbahnen nach den einzelnen Werken, nicht aber in den durchgehenden Linien vorkommen dürften, bildet Beuthen bezw. richtiger Rossberg bei Beuthen den Mittelpunkt. Hier strahlen die Linien nordwestlich nach Tarnowitz, westlich nach Borsigwerk, südwestlich über Morgenroth nach Antonienhütte, südlich über Chropaczow nach Morgenroth, südöstlich nach Paulshütte und nördlich nach Scharley aus.

1. Beuthen-Tarnowitz ist 15 km lang, hat auf 4 km, bis Karf, westliche Richtung, wendet sich dann nach Norden und geht bei Tarnowitz auf die Normalsparlinien Tarnowitz-Vossowska-Oppeln bezw. Tarnowitz-Lublinitz-Kreuzburg über. Bis zur Vollendung

des bereits in Angriff genommenen Umbaus der normalspurigen Linie Beuthen-Karf-Tarnowitz und bis zur Fertigstellung der normalspurigen Neubaustrecke Karf-Radzionkau hat die schmalspurige Linie Beuthen-Tarnowitz mit der normalspurigen (s. Seite 808 unter II e.) auf 12 km, später aber nur noch auf 3 km gemeinschaftliches Planum. — Die Maximalsteigung beträgt 1 : 60. Eigene Stationen hat diese Linie ausser der Centralstation Rossberg noch in Karf, Trockenberg, Friedrichsgrube.

Im Bereich dieser Bahn liegen 1 Steinkohlengrube und 10 Erzgruben, darunter die Friedrichsgrube nahe bei Tarnowitz, welche dadurch besonderes Interesse fordert, dass, nachdem unter österreichischer Herrschaft der Bergbau in Oberschlesien zuletzt in Verfall gekommen war, Friedrich der Grosse im Jahre 1784 diesen hier zuerst wieder aufnehmen liess, und ferner dadurch, dass innerhalb Deutschlands hier die erste Dampfmaschine und zwar im Jahre 1788 in Betrieb genommen worden ist. Ferner liegt hier noch das grosse Tarnowitzer Eisenhütten- und Hammerwerk. Von dieser Linie gehen 19 Zweig- und Stichbahnen in einer Gesammtlänge von 13 km aus.

2. Beuthen-Borsigwerk ist bis Karf gleichbedeutend mit der vorigen Linie, hat von hier aus bei südwestlicher Richtung noch eine Neubaulänge von 5 km mit durchweg eigenem Planum und geht auf Bahnhof Borsigwerk auf die Normalspurlinien Beuthen-Gleiwitz- bezw. Beuthen-Gross Strehlitz-Oppeln über. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 80. Eigene Stationen hat diese Linie hinter Karf noch auf Mariengrube und Franz-Schacht.

Im Bereich dieser Linie liegen 1 Steinkohlengrube, 4 Erzgruben sowie das berühmte Hüttenwerk Borsigwerk, und es gehen von ihr nach den verschiedenen Werken 5 Stichbahnen in einer Gesammtlänge von 1 km aus.

3. Beuthen-Antonienhütte trennt sich bereits kurz vor Karf von der Tarnowitzer Linie und hat von da aus eine eigene Baulänge von 11 km, wovon 6 km auf dem Planum der normalspurigen Linie Beuthen-Morgenroth-Antonienhütte liegen. Sie führt von Karf aus bei südlicher Richtung über Morgenroth, bietet hier Uebergang auf die Normalspurlinie Gleiwitz-Kattowitz, sowie bald darauf mittelst eines kurzen Anschlussgleises auf die Seite 807 unter I k. behandelte Normalspurbahn Gleiwitz-Morgenroth und erreicht bei Antonienhütte ebenso wie die normalspurige Parallelbahn ihren Endpunkt. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 37. Eigene Stationen hat diese Linie in Godullahütte, Friedenshütte, Antonienhütte.

Im Bereich dieser Linie liegen 10 Steinkohlengruben und 10 Hüttenwerke, und es gehen 14 Stichbahnen in einer Gesammtlänge von 13 km von ihr aus.

4. Beuthen-Chropaczow-Morgenroth ist 6 km lang, hat durchweg eigenes Planum, südwestliche Richtung und mündet bei Morgenroth in die vorige Schmalspurbahn, geht hier gleichzeitig aber auch auf die normalspurigen Linien Kattowitz-Gleiwitz bezw. Morgenroth-Gleiwitz über. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 54. Eigene Stationen hat diese Linie ausser der Centralstation Rossberg noch in Hubertushütte, Lipine, Godullahütte.

Im Bereich dieser Linie liegen 3 Steinkohlengruben, 3 Hüttenwerke und 1 Kalksteinbruch, doch geht nur eine 1 km lange Stichbahn von ihr aus.

5. Beuthen-Paulshütte ist 16 km lang und hat durchweg eigenes Planum. Sie führt bei südöstlicher Richtung im Allgemeinen parallel zu der Normalspurbahn Beuthen-Schoppinitz-Myslowitz, schneidet diese zweimal, ausserdem auch die Normalspurstrecke Kattowitz-Schoppinitz, steht mit dieser durch Zweiggleise auf Station Kattowitz und Kunigundenweiche in Verbindung, kreuzt dann noch die Normalspurstrecke Schoppinitz-Emanuelsegen und findet bei dem Eisenhüttenwerk Paulshütte ihren Endpunkt. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 58. Eigene Stationen hat diese Linie ausser der Centralstation Rossberg noch in Maczeykowitz, Bittkow, Laurahütte, Paulineschacht.

Im Bereich dieser Linie liegen 11 Steinkohlengruben, 5 Erzgruben sowie 14 Hüttenwerke und es gehen 22 Stichbahnen in einer Gesammtlänge von 15 km von ihr aus.

6. Beuthen-Scharley ist 3 km lang, liegt östlich von der Normalspurlinie Beuthen-Radzionkau-Tarnowitz, hat zuerst nördliche Richtung, wendet sich dann nach Westen und geht auf Station Scharley auf die genannte Normalspurbahn über. Sie hat eigenes Planum und ein Steigungsmaximum von 1 : 40. Eigene Stationen hat diese Linie ausser der Centralstation Rossberg nicht.

Im Bereich dieser Linie liegen 1 Steinkohlengrube sowie 5 Erzgruben, und es gehen 2 Zweig- und 4 Stichbahnen in einer Gesammtlänge von 6 km von ihr aus.

Die auffallend scharfen Steigungen der Schmalspurbahnen erklären sich daraus, dass bei dem Bau das Terrain so genommen worden ist, wie man es gerade fand, und dass dasselbe hier in den Tarnowitzer Höhen Hügelformation zeigt.

Die vorstehend namhaft gemachten 6 Strecken werden durchweg, und von den Stichbahnen der weitaus grösste Theil ebenfalls mit Locomotiven und einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben, von den Letzteren rund 10 km aber mit Pferden, und zwar mit ungefähr 7 Minuten pro 1 km befahren.

Wilhelmshaven-Oldenburg (Kriegshafenbahn).

Eigenthum des preussischen Staats, in Verwaltung und Betrieb der grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnverwaltung.

Die Ohnmacht gegen die 1848 seitens der dänischen Flotte bewirkte Blockirung der deutschen Nordseehäfen hatte den damaligen deutschen Bund das unbedingte Erforderniss zur Beschaffung einer Kriegsflotte auch seinerseits erkennen lassen, und so beschloss die in jenem Jahre zu Frankfurt a. M. tagende deutsche Nationalversammlung die Gründung einer solchen auf gemeinschaftliche Kosten der deutschen Bundesstaaten. Hierbei übernahm Preussen die Lieferung von 39 Kanonenbooten, ging jedoch gleichzeitig auch an die Gründung einer eigenen preussischen Flotte. Während aber die Bundesflotte in Folge der Uneinigkeit der Bundesstaaten nicht über die ersten Anfänge hinauskam, und Anfang 1853 deren Wiederauflösung erfolgte, besass Preussen in demselben Jahre bereits 51 Kriegsfahrzeuge mit 186 Kanonen. Seiner eigenen geographischen Lage nach hatte es damals zunächst mit der Ostsee zu rechnen, um aber seiner Marine eine grössere Entwickelung zu ermöglichen, musste es danach trachten, sich auch die Nordseeküste zu öffnen. Hierzu gehörte in erster Linie die Anlage eines Kriegshafens an dieser, und so kamen Preussen und das Grossherzogthum Oldenburg in den Verträgen vom 20. Juli und 1. Dezember 1853 dahin überein, dass Oldenburg unter Abtretung des erforderlichen Grund und Bodens gegen Zahlung von 1 500 000 Mk. die Anlage eines preussischen Kriegshafens im Jadebusen gestattete und Preussen hiergegen Seehandel und Seeschifffahrt Oldenburgs unter den Schutz seiner Kriegsmarine stellte. Gleichzeitig erwirkte sich Preussen behufs Einbeziehung des Kriegshafens in das Schienennetz und zwecks Verbindung desselben mit der Festung Minden in diesem Vertrage von Oldenburg die Concession zur Erbauung einer Eisenbahn von dem anzulegenden Marineetablissement (bei dem damaligen Dorfe Heppens, später Wilhelmshaven genannt) über Varel und die Stadt Oldenburg südlich bis an die Köln-Mindener Eisenbahn.

Der Hafenbau konnte bereits 1855 in Angriff genommen werden, dem Bau der Eisenbahn dagegen stellten sich ungeahnte Hindernisse entgegen, indem das damalige Königreich Hannover eine Durchführung der Bahn durch sein Gebiet verweigerte. Hierdurch fiel das Project des südlichen Theils der geplanten Linie (von Oldenburg aus), und da ein anderweitiger Eisenbahnanschluss bei der Stadt Oldenburg damals auch noch nicht bestand, so musste selbst die Ausführung des nördlichen Theils zunächst noch ruhen. Nach vielen Jahren endlich näherte sich das Project des Grossherzogthums Oldenburg betreffs Erbauung einer Eisenbahn von der Stadt Oldenburg nach Bremen seiner Verwirklichung, so dass nun auch preussischerseits wenigstens das Project Heppens-Oldenburg wieder aufgenommen werden konnte.

In einem neuen Vertrage vom 16. Februar 1864 verpflichtete sich Preussen, Heppens-Oldenburg bis zur Eröffnung der Linie Oldenburg-Bremen gleichfalls fertig zu stellen, überliess hierbei seine Bahn, so lange bis es auch die Fortsetzung derselben von Oldenburg aus weiter nach Süden gebaut haben werde, zu Verwaltung und Betrieb an die oldenburgische Regierung und erklärte sich zur Zahlung eines Reugeldes von 3 000 000 Mk. an diese bereit, wenn es innerhalb 12 Jahren nicht auch die südliche Fortsetzung gebaut haben sollte. In Folge der politischen Veränderungen der Jahre 1866 und 1870 trat dieser Fall in der That ein, da nunmehr die Nothwendigkeit der Verbindung des Kriegshafens mit der Festung Minden beseitigt war, und so zahlte Preussen im Jahre 1877 die in Rede stehenden 3 000 000 Mk. an die oldenburgische Regierung aus.

Unterm 1. Mai 1865 wurde eine besondere „Königliche Kommission für den Bau der Heppens-Oldenburger Eisenbahn“ eingesetzt und von dieser die 52,37 km lange Linie nach Fertigstellung derartig an die grossherzogliche Staatsbahnverwaltung überwiesen, dass die Bahn am 3. September 1867 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden konnte. Nach Abwickelung aller mit der Bauausführung zusammenhängenden Arbeiten stellte die preussische Baucommission am 1. Oktober 1868 ihre Thätigkeit ein.

Der preussische Staat ist unumschränkter Eigenthümer der Bahn, nur der gemeinschaftliche Bahnhof in der Stadt Oldenburg ist ausschliesslicher Besitz des Grossherzogthums, indes hat Preussen zur Erbauung desselben die Hälfte der Kosten mit 750 000 Mk. als Subvention à fonds perdu und ferner zur Beschaffung der erforderlichen Betriebsmittel 1 174 800 Mk. an Oldenburg gezahlt. Betrieb, Verwaltung sowie die laufende Unterhaltung der Bahn und der

Betriebsmittel liegt in Händen der oldenburgischen Regierung, und zwar, da Preussen die Fortsetzung der Bahn von Oldenburg weiter nach Süden innerhalb der ausbedungenen 12 Jahre nicht gebaut hat, für immer; auch ist zu einer etwaigen Ueberlassung der Bahn seitens Preussens an einen Dritten die Zustimmung Oldenburgs erforderlich. Finanziell ist das Betriebsverhältniss ein pachtweises, gegründet auf Theilung der Bruttoeinnahme unter die Contrahenten, und zwar erhält (unter Umrechnung der ursprünglichen Sätze auf Kilometer und Mark) Oldenburg pro Kilometer 2400 Mk. vorweg, die weitere Bruttoeinnahme bis zu 8000 Mk. pro Kilometer wird je zur Hälfte getheilt, von der Mehreinnahme über 8000 Mk. pro Kilometer aber erhält Preussen 60 % und Oldenburg 40 %; hiervon hat Preussen jedoch die Mitbenutzung des Bahnhofes in der Stadt Oldenburg (in schwankenden Beträgen je nach Abnutzung und Unterhaltungskosten) noch besonders zu vergüten. Sollte in einem Betriebsjahr die Gesammtbruttoeinnahme unter 30 000 Mk. pro Meile sinken, so ist es der oldenburgischen Regierung freigestellt, an Stelle vorgedachter Theilung die Bruttoeinnahme ganz an Preussen zu überlassen und diesem andererseits die Betriebs- und Unterhaltungskosten innerhalb 24 000 Mk. pro Meile in Rechnung zu stellen. Bis jetzt ist ein solcher Fall nicht eingetreten und unter gewöhnlichen Verhältnissen nach der Entwickelung des Verkehrs auch nicht denkbar, bei Kriegszeiten aber immerhin möglich.

Gegenüber der besonderen Bestimmung dieser Bahn sind die finanziellen Resultate derselben für Preussen nebensächlich, doch bieten sie wegen der Eigenartigkeit des Pachtverhältnisses gerade ein besonderes Interesse, so dass wir sie näher beleuchten wollen. Die Gesammtbruttoeinnahme stieg von 312 447 Mk. im ersten vollen Betriebsjahr 1868 allmählich bis auf 679 851 Mk. in 1876, erreichte sprungweis im nächsten Jahr die Höhe von 785 414 Mk., sank dann nach und nach bis auf 619 355 Mk. in 1881, hat sich seitdem aber in jedem Jahr wieder erhöht und in dem letzten hier zum Bericht gezogenen Jahre 1888 die Summe von 775 123 Mk. ergeben. Die hiervon vertragsmässig Oldenburg verbliebenen Beträge bilden für Preussen gewissermassen die Betriebsausgaben. In Procentsätzen der Gesammtbruttoeinnahme ausgedrückt, stellten sich dieselben in 1867 auf 75 %, gingen dann allmählich bis auf 61 % in 1872 herunter, haben sich seitdem stets unter 60 % gehalten, in 1887 und 1888 aber nur noch 53 % betragen und sich somit zuletzt den durchschnittlichen Betriebsausgaben der preussischen Staatseisenbahnverwaltung gleichgestellt. Der an Preussen ausgezahlte Theil der

Bruttoeinnahme endlich hat sich selbstredend der ganzen entsprechend bewegt, in den oben besonders hervorgehobenen Jahren 1868, 1877 und 1888 ziffermässig 81 232 bezw. 362 246 bezw. 360 784 Mk. betragen, für jedes einzelne Jahr aber von Eröffnung bis 1888 das jeweilige preussischerseits aufgewendete Anlagecapital (einschliesslich des Zuschusses zum Bahnhofe in Oldenburg und der zur Beschaffung von Betriebsmitteln an Oldenburg gezahlten 1 174 800 Mk.) wie folgt verzinst:

pro	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875
	1,67	1,30	1,71	2,81	2,95	3,29	3,54	4,32	4,10 %
pro	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884
	4,76	5,22	4,48	3,84	3,79	3,75	3,97	4,05	4,17 %
pro	1885	1886	1887	1888	} im Durchschnitt 3,77 %.				
	4,50	4,62	5,00	5,00					

Das vorstehend gedachte preussische Anlagecapital hat sich von ursprünglich 6 250 521 Mk. durch Ergänzungsbauten u. s. w. auf 7 147 995 Mk. in 1888 erhöht und beträgt somit gegenwärtig pro 1 km 136 490 Mk. Diese Summen und die bei den finanziellen Resultaten angegebenen Beträge gründen sich auf die vorzüglich eingehend bearbeiteten Jahresberichte der oldenburgischen Staatsbahnverwaltung, und mit diesen gehen die Berichte des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen conform, dagegen weichen diejenigen der preussischen Staatsbahnverwaltung fast alljährlich hiervon um Einiges ab und die Jahresberichte des Reichseisenbahnamtes bringen noch andere Zahlen.

Was nun die finanzielle Seite des Pachtvertrages für Oldenburg anbelangt, so können genaue Zahlen des Endresultats nicht gegeben werden, da die wirklichen Betriebsausgaben für die hier in Rede stehende Bahn aus denjenigen der ganzen oldenburgischen Staatsbahnverwaltung nicht ausgeschieden sind. Zweifellos ist aber, dass der auf Oldenburg entfallende Theil der Bruttoeinnahme für die dortseitige Staatsbahnverwaltung durchweg noch einen Reinüberschuss erbringt.

Noch sei erwähnt, dass von Mariensiel aus (nördlich der Station Sande) eine Fortificationsbahn nach Rüstersiel (nördlich von Wilhelmshaven) gebaut ist, doch dient dieselbe nicht dem öffentlichen Verkehr, sondern nur militärischen Zwecken und gilt deshalb bloss als Anschlussgleis.

Betreffs der Organisation steht die Bahn, wie gesagt, unter der oldenburgischen Verwaltung, doch ist zur Wahrnehmung der preussischen Interessen gegenüber den oldenburgischen Behörden

ein besonderer Commissarius (gegenwärtig in der Person des Präsidenten der Eisenbahndirection Hannover) bestellt.

Die geographischen Verhältnisse sind bereits bei den oldenburgischen Staatseisenbahnen auf Seite 696 behandelt.

Staatsbahn des Fürstenthums Reuss j. L.

(Fürstlich reussischer Antheil an der Linie Schönberg-Schleiz).

Bei den kleineren Ländern ist es durch die beschränkten Staatsfinanzen bedingt, dass die eigenen Regierungen nur in Ergänzung der Privatindustrie bezw. der Eisenbahnbauthätigkeit mächtigerer Nachbaren selbst als Eisenbahnunternehmer auftreten. In solchem Fall befand sich die fürstliche Regierung betreffs ihres südlichsten Landestheiles, des Reusser Oberlandes, mit der früheren Hauptstadt Schleiz, welchem selbst bei der grösseren Verdichtung des Bahnnetzes immer noch keine unmittelbare Schienenverbindung geworden war, und so ging ihr Bestreben dahin, wenigstens der Stadt Schleiz eine solche zu verschaffen. Nun wird schon seit geraumer Zeit das Reusser Oberland mit fast allen Bedürfnissen von Plauen i. V. aus versorgt, wobei von Plauen bis zur Station Schönberg die sächsische Staatsbahn benutzt wurde, während von dort aus die Landstrasse die einzige Communication bot. In Aufrechterhaltung der alten Verkehrsbeziehungen liess die fürstliche Regierung 1881 die allgemeinen Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Schleiz nach Schönberg machen, und da durch ein gleichzeitig auftretendes Project Schleiz-Zeulenroda (Station der Linie Mehltheuer-Weida) die Interessen der Stadt Plauen gefährdet wurden, so kam die königlich sächsische Regierung der fürstlichen im wahren Sinne des Worts auf halbem Wege entgegen, indem sie sich erbot, den auf sächsisches Gebiet entfallenden Theil der in Rede stehenden Bahn Schleiz-Schönberg ihrerseits zu bauen. Die hierüber gepflogenen Verhandlungen führten zu dem Staatsvertrage vom 11. Februar 1885. Inhaltlich desselben sollte die Bahn als normalspurige Secundärbahn zur Ausführung kommen, jede Regierung die Herstellungskosten des auf ihr Gebiet entfallenden Theils tragen, die sächsische Regierung aber den Bau der ganzen Linie besorgen und Verwaltung, Unterhaltung sowie Betrieb des reussischen Theils für immer pachtweise übernehmen. Zur Vermeidung getrennter Rechnungsführung wurde dabei jedoch vereinbart, dass die fürstliche Regierung dem

Voranschlage entsprechend als Baukosten des auf ihr Gebiet entfallenden Theils 525000 Mk. baar zu zahlen und ausserdem den erforderlichen Grund und Boden innerhalb des reussischen Staatsgebiets kostenfrei herzugeben habe, wogegen die sächsische Regierung ihrerseits Beschaffung bezw. Gestellung der Betriebsmittel übernehme. Der jährliche Pachtzins wurde für die ersten 10 Betriebsjahre auf 2%, für die Folge aber auf 3% des reussischen Anlagecapitals in Höhe von 525000 Mk., ziffermässig also auf 10500 Mk. bezw. 15750 Mk. festgesetzt. Auch behielt sich die sächsische Regierung das Recht vor, den reussischen Antheil jederzeit nach vorheriger dreimonatlicher Anzeige gegen Zahlung von 450000 Mk. zu Eigenthum zu erwerben. Nach Ratification dieses Vertrages wurde der Bau begonnen und die mit 8,88 km auf reussischem Gebiet gelegene Bahn am 20. Juni 1887 eröffnet. Die fürstliche Regierung ist also Eigenthümerin dieser Theilstrecke. Da das Pachtgeld auf einen gewissen Procentsatz des Anlagecapitals gegründet ist, so erfolgt keine besondere Rechnungslegung seitens der sächsischen Staatsbahnverwaltung über diese Theilstrecke, und wir sind deshalb nicht in der Lage, die Verkehrsresultate ziffermässig anzugeben, doch berechnet die sächsische Verwaltung den Betriebsüberschuss der ganzen Strecke Schönberg-Schleiz pro 1887 auf 2,23% und pro 1888 auf 2,05%.

Aehnlich wie das Herzogthum Gotha seine Staatsbahnen s. Z. unentgeltlich, aber unter der Bedingung an Preussen überlassen hat, dass dieses gewisse von der herzoglichen Regierung gewünschte neue Linien auf seine eigene Kosten ausführe, vereinbarten die fürstlich reussische und die königlich sächsische Regierung im Vertrage vom 26. Juli 1890, dass Letztere eine Eisenbahn von Schönberg nach der Stadt Hirschberg a. d. Saale im reussischen Oberland ihrerseits auch innerhalb des reussischen Gebiets auf ihre eigene Kosten bauen, die reussische Regierung dagegen ihr Eigenthumsrecht an der Linie Schönberg-Schleiz unentgeltlich an Sachsen abtreten solle. Der Bau dieser neuen Linie ist in dem sächsischen Landtagsabschied von 1890 angeordnet, doch gilt die formelle Abtretung erst ein Jahr vor Betriebseröffnung der neuen Linie an gerechnet, und somit scheidet das Fürstenthum Reuss j. L. zu dem hiernach treffenden Zeitpunkt aus den Staaten mit eigenem Eisenbahnbesitz aus.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Wie wir bereits bei der historischen Entwickelung des Eisenbahnwesens im Königreich Sachsen (s. S. 136 u. ff.) erörtert haben, war in der Landtagssession 1839/40 zwischen Regierung und Ständen das Programm zur ersten Gestaltung des Schienennetzes im Königreich dahin vereinbart worden, dass zunächst die Verbindung Sachsens mit Bayern, mit Schlesien und mit Böhmen in Anlehnung an die bereits eröffnete Leipzig-Dresdener Privatbahn zu bewerkstelligen sei, dass die Erbauung der hierzu erforderlichen Linien so weit als angänglich an Privatgesellschaften unter Betheiligung des Staats am Anlagecapital dieser überlassen werden und der Staat nur diejenigen Linien selbst bauen solle, zu welchen sich geeignete Privatunternehmer nicht fänden. So wurde die Verbindung mit Bayern in der Linie Leipzig-Hof und diejenige mit Schlesien in der Linie Dresden-Görlitz zunächst durch Actiengesellschaften in Angriff genommen, zu der dritten grossen Verbindung, mit Böhmen, aber fanden sich nicht geeignete Privatunternehmer, und so nahm die königliche Regierung die Ausführung dieser Verbindung in eigene Hand. Ursprünglich war 1837 die Verbindung mit Böhmen von der Lausitz her in Aussicht genommen und zu einer solchen Linie auch die Expropriationsbefugniss bereits ausgesprochen worden, indes wurde unterm 9. August 1842 zur Erreichung des besagten Zwecks mit der kaiserlich österreichischen Regierung die Herstellung einer Bahn Dresden-Prag vereinbart, die Verbindung durch die Lausitz vorläufig aber fallen gelassen. Innerhalb Sachsens wurde diese Linie von Dresden aus das Elbethal aufwärts bis an die böhmische Grenze gegen Bodenbach festgesetzt und die Ausführung derselben auf Staatskosten im Landtagsabschied*) vom 17. Juni 1846 definitiv angeordnet, nachdem solche unterm 26. Juni 1845 bereits provisorisch verfügt, unter demselben Tage ein besonderer „Königlicher Commissar für die Sächsisch-Böhmische

*) „Landtagsabschied“ ist die förmliche, von Sr. Majestät dem Könige Allerhöchstselbst vollzogene Urkunde über die definitiven Resultate des Landtages und enthält die königliche Erklärung über die Verhandlungen mit den Ständen. Die speciellen Verordnungen über die Herstellung der auf Staatskosten auszuführenden Eisenbahnlinien erfolgen dann auf Grund des Landtagsabschiedes nur noch im Verwaltungswege. Für die Staatsbahnbauten ist also der Landtagsabschied die massgebende Urkunde mit Gesetzeskraft, und wir nehmen deshalb stets auf diesen Bezug, während in einzelnen statistischen Werken diejenige Verordnung, mit welcher die Anwendung des Expropriationsgesetzes genehmigt ist, oder wohl auch gar nur Bekanntmachungen über die Führung der Trace durch die einzelnen Feldmarken als das Baugesetz angegeben sind.

Bahn" bestellt und der Bau im Herbst desselben Jahres in Angriff genommen worden war. Ehe jedoch auch nur eine Theilstrecke dieser Linie zur Eröffnung gelangt war, erwarb die Regierung zu Folge Landtagsabschieds vom 24. März 1847 auf Antrag und mit Rücksicht auf die finanziell missliche Lage der Gesellschaft die im Bau befindliche Sächsisch-Bayerische Eisenbahn (Leipzig-Hof, cfr. Seite 487 u. ff.) per 1. April 1847 käuflich zu Eigenthum. Sie bewilligte hierbei auf die Actien im Betrage von 14400000 Mk. (abgesehen von ihren eigenen 3600000 Mk. Staatsactien) zunächst eine feste Rente von 4%, tauschte dann von 1853 an jedoch die Actien in 3procentige Staatspapiere zum Nennwerth um. Bei Uebernahme war die Theilstrecke Leipzig-Werdau-Reichenbach i. V. und die Zweigbahn Werdau-Zwickau mit zusammen 100 km bereits im Betrieb. Der königlich sächsische Staatsbahnbetrieb begann somit am 1. April 1847. An demselben Tage trat für die Leipzig-Hofer Linie eine besondere „Königliche Direction der Sächsisch-Bayerischen Staatseisenbahn" mit Sitz in Leipzig ins Leben, unter welcher die 62 km lange Reststrecke von Reichenbach bis an die sächsisch-bayerische Grenze hinter Gutenfürst gegen Hof streckenweise bis zum 15. Juli 1851 zur Eröffnung kam. Die lange Bauzeit erklärt sich aus den beiden grossartigen Kunstbauten dieser Strecke, dem berühmten Viaduct über das Göltzschthal in einer Höhe von 78 und in einer Länge von 574 Metern, dem höchsten und bedeutendsten von ganz Deutschland, und dem über das Elsterthal in einer Höhe von 68 und in einer Länge von 278 Metern. (Nach neuerer Feststellung beträgt die Baulänge von Leipzig bis zur bayerischen Grenze genau 159,51 km.)

Mit dem Bau dieser Bahn steht die Errichtung der Leipziger Verbindungsbahn vom bayerischen Bahnhofe nach demjenigen der übrigen damals in Leipzig mündenden Linien in Zusammenhang. Dieselbe wurde zu Folge Verordnung von 1848 seitens des Staats gebaut und 5 km lang 1851 eröffnet, ist dann aber laut Verordnung von 1877 mit Eröffnung in 1878 auf 7,96 km erweitert worden.

Inzwischen war für die Bodenbacher Linie unterm 15. Juli 1848 wiederum eine besondere „Königliche Direction der Sächsisch-Böhmischen Staatseisenbahn" mit Sitz in Dresden errichtet und unter dieser die erste Theilstrecke Dresden-Pirna am 1. August 1848, die ganze 50,64 km lange Linie bis zur sächsisch-böhmischen Grenze hinter Schöna gegen Bodenbach aber nach und nach bis 6. April 1851 dem Betriebe übergeben worden. Zur Verbindung dieser in Dresden Altstadt beginnenden Linie mit dem schlesischen

Bahnhofe in Dresden Neustadt baute der Staat mit Eröffnung in 1852 die 3,43 km lange Dresdener Verbindungsbahn.

Noch vor Vollendung dieser ursprünglich ersten Staatsbahn hatte sich der Staatsbahnbesitz zu Folge Landtagsabschieds vom 1. Juni 1850 wieder noch durch Kauf zweier Privatbahnen vergrössert. Es waren dies:

Die Chemnitz-Riesaer Eisenbahn (Erzgebirgische Eisenbahn cfr. Seite 298 u. ff.), welche per 31. Dezember 1850 auf Antrag der nothleidenden Gesellschaft käuflich vom Staat übernommen wurde. Von dieser war erst die 29 km lange Theilstrecke Riesa-Döbeln-Limmritz im Betriebe. Der Staat, welcher auch bei dieser Bahn mit 3 000 000 Mk. finanziell betheiligt gewesen war, bezahlte für die Privatactien im Betrage von 9 000 000 Mk. pro Actie à 300 Mk. ein Abfindungsquantum von 90 Mk. Für diese Bahn wurde ebenfalls eine besondere „Königliche Direction der Chemnitz-Riesaer Staatseisenbahn“ errichtet, welche für die Dauer der noch erforderlichen Bauzeit ihren Sitz in Döbeln, von Eröffnung der ganzen Linie an jedoch in Chemnitz hatte. Die Reststrecke Limmritz-Chemnitz wurde 1852 dem Betriebe übergeben, und es beträgt die Länge der ganzen Linie Chemnitz-Riesa nach den neueren Feststellungen 64,73 km.

Die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn (cfr Seite 491 u. ff.) in der 101,6 km langen Linie Dresden-Görlitz. Der Staat erwarb dieselbe per 1. Februar 1851 wiederum auf Antrag der Gesellschaft zu Eigenthum gegen Gewährung von zunächst 4% festen Zinsen an die Privatactien im Betrage von 12 000 000 Mk. und Amortisation derselben von 1855 ab unter Zubilligung einer 1863 mit 1% begonnenen und jährlich um 1/3% steigenden Amortisirungsprämie. Die Actien wurden hierbei auf dem Wege der Abstempelung in 4 procentige königlich sächsische Staatsanleihe verwandelt. Der Staat war bei diesem Unternehmen mit 6 000 000 Mk. und durch eine 4 procentige Zinsgarantie finanziell engagirt gewesen. Die Bahn wurde der Direction der Sächsisch-Böhmischen Staatseisenbahn mit unterstellt und hierbei die Firma dieser per 31. Januar 1851 in „Königliche Direction der Sächsisch-Böhmischen und Sächsisch-Schlesischen Staatseisenbahnen in Dresden“ umgeändert. — Mit der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn ging gleichzeitig die Löbau-Zittauer Eisenbahn (cfr. Seite 390 u. ff.) für Rechnung der betreffenden besonderen Gesellschaft in Staatsbetrieb über, indem sie vertragsmässig bereits im Betrieb der erstgedachten Gesellschaft gestanden hatte.

So waren $5\frac{1}{2}$ Jahr nach Beginn der eigenen Eisenbahnbauthätigkeit des Staats die sämmtlichen damals im Königreich Sachsen vorhandenen Eisenbahnen mit Ausnahme der Leipzig-Dresdener Privatbahn und der hier überhaupt nicht in Frage kommenden Grenzstrecke der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn bei Röderau im Besitz, bezw. wenigstens im Betrieb des sächsischen Staats vereinigt, gleichzeitig das erste Programm erfüllt und der Rumpf des sächsischen Bahnnetzes geschaffen.

Dies Verhältniss verschob sich indes bald wieder, indem innerhalb der nächsten 25 Jahre der Staat, die Leipzig-Dresdener Eisenbahncompagnie und zahlreiche kleinere neue Eisenbahngesellschaften sich in den Bau der erforderlichen bezw. wünschenswerthen Eisenbahnlinien theilten. Der Staat, mit dem wir es hier allein zu thun haben, fasste nun zunächst in dem für die industriellen Verhältnisse des ganzen Landes und für die Verkehrsbeziehungen der Eisenbahnen gleich sehr hochwichtigen Zwickauer Kohlenrevier festen Fuss, indem er zu Folge Landtagsabschieds vom 12. April 1851 die 4,08 km lange „Staatskohlenbahn" Zwickau-Cainsdorf baute. Dieselbe wurde 1854 dem Betriebe übergeben, dann aber auch als Anfangstrecke der laut Landtagsabschied vom 7. August 1855 zur Ausführung angeordneten ersten Linie bis in das Erzgebirge (Obererzgebirgische Staatseisenbahn) nach Schwarzenberg benutzt. Dieselbe gelangte mit einer Neubaulänge von 36,30 km 1858 und die zu Folge Landtagsabschieds vom 10. August 1858 ausgeführte 5,20 km lange Zweigbahn zu dieser von Niederschlema nach Schneeberg 1859 zur Eröffnung.

Nachdem die erwähnte Staatskohlenbahn fertiggestellt worden war, baute der Staat, um seiner wichtigsten Fabrikstadt Chemnitz den unmittelbaren Bezug der Zwickauer Kohle zu ermöglichen, gleichfalls zu Folge Landtagsabschieds vom 7. August 1855 die Linie Chemnitz-Zwickau und aus dieser heraus eine Zweigbahn von Schönbörnchen über die wichtige Fabrikstadt Meerane nach Gössnitz (an der Linie Leipzig-Hof). Durch die Eröffnung dieser zusammen 60,98 km langen Linien in 1858 wurden die bisher voneinander getrennten beiden Staatsbahnen Leipzig-Hof und Chemnitz-Riesa miteinander verbunden, in Folge dessen die besondere Direction der Letzteren aufgelöst und die sämmtlichen westlich von Dresden gelegenen Staatsbahnlinien zu einem Verwaltungscomplex unter der „Königlichen Direction der westlichen Staatseisenbahnen" mit Sitz in Leipzig vereinigt, während gleichzeitig die bisherige Firma der Direction in Dresden auf „Königliche Direction der östlichen Staatseisenbahnen" abgeändert wurde. Zu der Ersteren gehörten also

die Linien Leipzig-Hof, Riesa-Chemnitz, Zwickau-Schwarzenberg und Chemnitz-Zwickau nebst Zweigen, zu der Letzteren die Linien Dresden-Bodenbach und Dresden-Görlitz nebst der in Staatsbetrieb befindlichen Löbau-Zittauer Eisenbahn. Die verschiedenen Linien jedes dieser beiden Staatsbahncomplexe hatten untereinander Anschluss, eine eigene staatsseitige Verbindung der beiden Complexe aber bestand noch nicht, sie wurde vielmehr durch die Leipzig-Dresdener Privatbahn vermittelt.

Die nächste Bauthätigkeit des Staats galt der Einbeziehung der Stadt Freiberg als Mittelpunktes des sächsischen Bergbaues und damit gleichzeitig der Erweiterung des Absatzgebiets des Steinkohlenreviers im Plauenschen Grunde (zwischen Dresden und Tharandt) durch Herstellung der gleichfalls im Landtagsabschied vom 10. August 1858 genehmigten Linie Tharandt-Freiberg als Fortsetzung der bereits 1856 eröffneten Privatbahn Dresden-Tharandt (Albertsbahn). Dieselbe wurde 26,30 km lang 1862 eröffnet und den östlichen Staatsbahnen einverleibt, stand mit den bisherigen Staatsbahnlinien aber nur durch die Albertsbahn in Verbindung.

Hierauf wandte sich die Regierung wiederum der Vermehrung der Schienenwege in das Erzgebirge zu und baute zufolge Allerhöchster Entschliessung vom 4. Dezember 1861 in Anlehnung an den Landtagsabschied vom 2. August desselben Jahres eine Bahn von Chemnitz nach Annaberg, der Wiege und dem Mittelpunkt der berühmten Spitzenklöppelei des Erzgebirges. Diese 55,56 km lange Linie gelangte 1866 zur Eröffnung und wurde den westlichen Staatsbahnen zugetheilt.

Hatte die Regierung seit Fertigstellung der Eingangs als Rumpf für das sächsische Bahnnetz bezeichneten Linien in den hinzugetretenen Strecken Zwickau-Schwarzenberg, Zwickau-Chemnitz, Tharandt-Freiberg und Chemnitz-Annaberg ausschliesslich den Bedürfnissen des eigenen Landes Rechnung getragen, so wurde sie durch die Erbauung der Bayerischen Ostbahnen mit dem nördlichen Endpunkte Eger in Böhmen veranlasst, eine neue Durchgangslinie nach dem östlichen Bayern und gleichzeitig nach Böhmen zu schaffen. Sie baute zu diesem Zweck zu Folge Landtagsabschieds vom 2. August bezw. der Allerhöchsten Entschliessung vom 4. Dezember 1861 aus der Leipzig-Hofer Linie heraus von Herlasgrün südlich bis Eger, und zwar auch die innerhalb Böhmens gelegene Endstrecke. Durch das Bestreben, diese Linie berechtigten sächsischen Lokalinteressen gleichzeitig nutzbar zu machen, wurde dieselbe in weitem ostwärts gerichteten Bogen über Auerbach und Falkenstein nach Oelsnitz geführt und erhielt erst von dort aus die natürliche

Richtung, indes wurde — wobei wir chronologisch vorgreifen — dies zu Folge Landtagsabschieds vom 30. Mai 1868 durch den Bau der Strecke von Plauen (gleichfalls Station der Leipzig-Hofer Linie) nach Oelsnitz corrigirt. Die 101,73 km lange Strecke Herlasgrün-Oelsnitz-Eger gelangte 1865 und die 19,41 km lange Abkürzungslinie Plauen-Oelsnitz 1874 zur Eröffnung. Die Erstere wurde dem westlichen Staatsbahncomplex zugetheilt, bei der Eröffnung der Letzteren aber waren die sämmtlichen sächsischen Staatsbahnen bereits unter der Generaldirection zu Dresden vereinigt.

Der Landtagsabschied vom 23. August 1864 brachte die Anordnung zur Einbeziehung der wichtigen Fabrikstadt Hainichen nordöstlich von Chemnitz und des grossen Weberdorfes Grossschönau westlich von Zittau, als Hauptsitzes der deutschen Damast- und Jacquardweberei, in das Staatsbahnnetz. Die Erstere erhielt durch den Bau der 17,65 km langen und 1869 eröffneten Zweigbahn Niederwiesa-Hainichen Anschluss an die Strecke Chemnitz-Flöha der Annaberger Linie, und Grossschönau wurde mit Zittau in unmittelbare Verbindung gebracht, wobei durch Mitbenutzung des Planums der Löbau-Zittauer Eisenbahn von Löbau bis Scheibe der Neubau sich auf die 7,37 km lange Strecke Scheibe-Grossschönau beschränkte, welche 1868 zur Eröffnung gelangte.

Die hohe Bedeutung der Städte Chemnitz und Freiberg für Industrie bezw. Bergbau ist bereits vorstehend gelegentlich einzelner Linien betont worden; hieraus ergiebt sich die wechselweise Wichtigkeit Beider füreinander, und da überdies Chemnitz-Freiberg das einzige noch fehlende Glied zu einer grossen durchgehenden Linie Görlitz-Dresden-Zwickau-Hof war, so verfügte gleichfalls zu Folge Landtagsabschieds vom 23. August 1864 die Regierung den Bau der noch fehlenden Strecke in Anlehnung an die Chemnitz-Annaberger Linie bei Flöha; die hieraus sich ergebende 27,24 km lange Bahn Flöha-Freiberg wurde 1869 dem Verkehr übergeben. Um aber die beregte grosse Durchgangslinie Görlitz-Dresden-Chemnitz-Hof in eigener Hand zu haben und gleichzeitig die beiden noch voneinander getrennten Staatsbahncomplexe in sich zusammen zu fügen, bedurfte die Regierung der Privatbahn Dresden-Tharandt (cfr. Seite 210/11). Sie kaufte dieselbe deshalb noch vor Eröffnung der Flöha-Freiberger Linie zu Folge Landtagsabschieds vom 30. Mai 1868 per 1. Juli desselben Jahres, zahlte für die einschliesslich der Kohlenzweigbahnen 24,8 km lange Bahn auf die Actien in Höhe von 2 700 000 Mk. den Betrag von 4 050 000 Mk. in 4procentigen Staatspapieren plus 216 000 Mk. baar als Convertirungsprämie und übernahm die Anleihen mit umlaufend 4 425 800 Mk. als Selbstschuldner.

Nachdem durch Eröffnung der Strecke Flöha-Freiberg und durch Kauf der Albertsbahn eine eigene staatsseitige Verbindung zwischen den beiden Directionsbezirken geschaffen war, wurde per 1. Juli 1869 unter Auflösung der beiden bisherigen Directionen zu Dresden und zu Leipzig für die sämmtlichen sächsischen Staatsbahnen eine „Königliche Generaldirection der sächsischen Staatseisenbahnen“ zu Dresden errichtet.

Wir müssen nun noch einmal auf das Jahr 1866 zurückgreifen. Es hatte sich unter den grösseren deutschen Staaten im Allgemeinen die Gepflogenheit herausgebildet, die Eigenthumsgrenze der gegenseitigen Staatsbahnlinien mit der Landesgrenze in Einklang zu bringen, während die Privatbahnen häufig aus einem in den anderen Staat hinüber reichten. So auch die als Privatbahn gebaute Sächsisch-Schlesiche Eisenbahn Dresden-Görlitz, welche mit 14,86 km auf preussischem Gebiet lag. Unter Berücksichtigung des vorerwähnten Princips einigten sich nun die preussische und die königlich sächsische Regierung in dem Friedensvertrage von 1866 dahin, dass die in Rede stehende Endstrecke von der Grenze bis Görlitz in das Eigenthum des preussischen Staats überging und dieser unter Anrechnung auf die Kriegskostenentschädigung einen Kaufpreis von 3 000 000 Mk. zahlte, dieselbe aber pachtweise in Verwaltung und Betrieb der königlich sächsischen Staatsbahnverwaltung blieb.

Bis jetzt hatte sich die staatsseitige und private Eisenbahnbauthätigkeit hauptsächlich dem westlichen Theil des Königreichs gewidmet, während der östliche, die Lausitz, ausser den beiden alten Linien Dresden-Görlitz und Löbau-Zittau nur noch die Zittau-Reichenberger Privatbahn erhalten hatte, welche überdies zum weitaus grössten Theil in Böhmen liegt. Die Lausitz ist aber gleichfalls ein industriell sehr wichtiger Theil des Landes, indem sie den Hauptsitz für die Leinenindustrie bildet; auch hat sie bei Zittau und Bautzen Braunkohlenlager aufzuweisen. Die Anordnung zum Bau der Strecke Scheibe-Grossschönau bildete hierin den Wendepunkt zum Besseren, und zu Folge Landtagsabschieds vom 30. Mai 1868 wurde der Anfang zu einem enggemaschten Schienennetz auch hier in der südlichen Lausitz in der Linie Grossschönau-Warnsdorf-Ebersbach-Sohland mit Zweig von Ebersbach nach Löbau gemacht, dieselbe in einer Gesammtlänge von 49,90 km aber nur nach und nach in den Jahren 1871 bis 1876 eröffnet. Derselbe Landtagsabschied brachte auch noch die Verordnung über den Bau einer neuen Linie in der nördlichen Lausitz von Radeberg (Station der Linie Dresden-Görlitz) nordöstlich nach Kamenz, welche

26,35 km lang 1871 zur Eröffnung gelangte, und endlich noch eine dem Westen des Landes dienende, die Verbindung der Städte Leipzig und Chemnitz untereinander abkürzende Linie Chemnitz-Borna nebst Zweigen nach dem bedeutenden Fabrikort Limbach, sowie nach den Städten Rochlitz und Penig; diese wurden in einer Gesammtlänge von 82,06 km 1872 eröffnet. Hiermit in Zusammenhang steht der Kauf der bislang im Eigenthum der Stadt Borna befindlich gewesenen 6,75 km langen Linie Borna-Kieritzsch (Station der Leipzig-Hofer Linie, cfr. Seite 356/57), an welche sich die neue Bahn in Borna anschloss. Der Staat hatte dieselbe von Eröffnung an pachtweise in Betrieb gehabt, erwarb sie jetzt aber gleichfalls zu Folge Landtagsabschieds vom 30. Mai 1868 per 1. Oktober 1870 gegen Erstattung des aufgewendeten Baucapitals im Betrage von 571 843 Mk. zu Eigenthum.

Der nächste Landtagsabschied vom 24. Februar 1870 behandelte bezüglich der Eisenbahnangelegenheiten ausschliesslich, aber in sehr umfangreicher Weise die Lausitz. Zunächst ordnete er die käufliche Erwerbung der seitens des Staates bereits für Rechnung der betreffenden Gesellschaft betriebenen 33,96 km langen Löbau-Zittauer Eisenbahn (cfr. Seite 390 u. ff.) an. Dieser Kauf erfolgte aus Betriebsrücksichten auf Veranlassung des Staates. Derselbe tauschte hierbei die St.-Actien Lit. A im Betrage von 6 000 000 Mk. auf dem Wege der Abstempelung in 3½procentige Staatspapiere und die Pr.-Actien Lit. B im Betrage von 1 500 000 Mk. in gleicher Weise in 4procentige Staatspapiere um, gewährte den Letzteren aber noch eine Convertirungsprämie von 4,65 Mk. pro Actie à 75 Mk. = 69 750 Mk. baar. — Die Neubauten aber erstreckten sich auf die nördliche Verlängerung der Linie Radeberg-Kamenz um 10,79 km bis an die preussische Grenze bei Strassgräbchen, welche von Eröffnung in 1874 an als Theil der Linie Lübbenau-Kamenz der Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft pachtweise zum Betriebe überlassen wurde, und ferner auf den weiteren Ausbau des Bahnnetzes in der südlichen Lausitz. Hierbei wurde zunächst die unter 1868 behandelte Linie Grossschönau-Sohland von Sohland westlich über Wilthen-Niedernenkirch-Neustadt-Dürrröhrsdorf bis Pirna verlängert und hieraus eine Zweigbahn von Dürrröhrsdorf nördlich nach Arnsdorf (Station der Linie Dresden-Görlitz) zur Ausführung angeordnet und diese zusammen 65,38 km langen Linien streckenweise 1875/77 eröffnet. Die so geschaffene Linie Pirna-Arnsdorf erbrachte in Verbindung mit Radeberg-Kamenz-Lübbenau einen neuen wichtigen Abfuhrweg für die berühmten Pirnaer Sandsteine nach dem nördlichen Deutschland, und mit Rücksicht hierauf

wurde der Ausgangspunkt der Kamenzer Linie von Radeberg nach Arnsdorf verlegt. Auch der Landtagsabschied vom 10. März 1873 und derjenige vom 1. Juli 1876 behandelte das Bahnnetz der Lausitz, und zwar bestimmte der Erstere den Bau der Zweigbahnen von Wilthen nördlich nach Bautzen sowie von Neustadt südlich nach Schandau und der Letztere die Zweigbahnen von Niederneukirch nördlich nach Bischofswerda (Station der Linie Dresden-Görlitz) sowie von Eibau nach Oberoderwitz, diese Letztere speciell zur Verbindung der Linien Warnsdorf-Sohland und Löbau-Zittau. Die beiden zuerst genannten Linien mit zusammen 41,94 km kamen 1877 und die beiden anderen, zusammen 16,05 km lang, 1879 zur Eröffnung. Auf diese Weise ist nunmehr auch in der Lausitz ein enges Schienennetz geschaffen, dessen neue Linien von Zittau aus in nächster Nähe der Landesgrenze nach Neustadt und von da in Gabel nach Pirna und nach Schandau führen und vier Zweigbahnen an die Dresden-Görlitzer Linie nach Löbau, nach Bautzen, nach Bischofswerda sowie nach Arnsdorf und darüber hinaus bis an die nördliche Landesgrenze entsenden.

Der hierbei soeben erwähnte Landtagsabschied vom 1. Juli 1876 brachte aber auch die grossen Eisenbahnverstaatlichungen, welche innerhalb des Jahres 1876 den grössten Theil der sächsischen Privatbahnen und unter diesen das grossartige Leipzig-Dresdener Eisenbahnunternehmen umfassten und dem Staatsbahnnetz einen Zuwachs von rund 594 km erbrachten. Es waren dies folgende Bahnen:

Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn (cfr. Seite 381 u. ff.) incl. der früher schon von dieser angekauften Grossenhainer Zweigbahn (cfr. Seite 328/29) mit zusammen 283,5 km langen im Betrieb stehenden Linien und zwar der Stammstrecke Leipzig-Riesa-Dresden nebst Zweigbahn nach Grossenhain, der neuen Linie Leipzig-Döbeln-Dresden in der Strecke Borsdorf-Döbeln-Coswig und in den Theilstrecken Elsterwerda-Riesa und Nossen-Mulda der zum Anschluss an das böhmische Bahnnetz in Angriff genommenen Linie Elsterwerda-böhmische Grenze. Die Bahn ging am 1. Juli 1876 mit Rechnung per 1. Januar desselben Jahres in das Eigenthum des Staates über. Derselbe zahlte für jede St.-Actie à 300 Mk. 1000 Mk. in 3procentigen Rentenscheinen, mithin für 30 000 000 Mk. St.-Actien 100 000 000 Mk. in 3procentigen Rentenscheinen und übernahm die Anleihen mit umlaufend 39 231 900 Mk. als Selbstschuldner, desgleichen die von der Gesellschaft auf Grund der Concession von 1838 in Stücken zu 1 Thaler ausgegebenen Eisenbahn-Kassenscheine in Gesammthöhe von

1 500 000 Mk.; dagegen fiel ihm der Reservefonds mit einem Bestande von 300 000 Mk. und die im Besitz der Gesellschaft befindlichen Actien des Oberlausitzer und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahnunternehmens mit zusammen 8 700 000 Mk. zu. Der Staat selbst berechnete sich die Erwerbskosten entsprechend dem niedrigen Course der 3procentigen Rentenpapiere auf 104 537 663 Mk. — Die bei Uebernahme bereits im Bau befindlichen Strecken der oben zuletzt genannten Linie, Riesa-Lommatzsch und Mulda-Bienenmühle, wurden unter Staatsverwaltung fertiggestellt und zusammen 26,13 km lang 1876/77 eröffnet, während die Reststrecken derselben, Lommatzsch-Nossen und Bienenmühle-Moldau in Böhmen, nun überhaupt erst in Bauangriff genommen und zusammen 32,54 km lang 1880/84 dem Betriebe übergeben wurden. Die der Berlin-Anhaltischen Bahn gehörigen Anschlusscurven nach Röderau, welche die Leipzig-Dresdener Bahn in Betrieb gehabt hatte, gingen mit in den Betrieb der sächsischen Staatsbahnverwaltung über. — Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn ist von den 1876 verstaatlichten Bahnen die einzige, zu deren Ankauf die Regierung aus eisenbahnpolitischen Rücksichten heraus ihrerseits die Initiative ergriffen hat, nachdem sie von den nothleidenden Gesellschaften der übrigen auf den Weg der Verstaatlichung gedrängt worden war.

Die Sächsisch-Thüringische Eisenbahn (cfr. Seite 493 u. ff.) wurde in der 57,1 km langen Linie Wolfsgefährt-Weischlitz einschliesslich der Greizer Verbindungsbahn auf Antrag der nothleidenden Gesellschaft per 1. Juli 1876 käuflich vom Staat übernommen; derselbe war auch bei dieser Bahn vorher in keiner Weise betheiligt gewesen. Er zahlte als Liquidationsquote 16 000 000 Mk. in 3procentigen Rentenpapieren, und als Zinsen u. s. w. bis zum Eintritt der Liquidation pro 1. Juli 1876 bis dahin 1877: 480 000 Mk. baar, berechnete sich selbst aber die Erwerbskosten entsprechend dem niedrigen Course der 3procentigen Rentenpapiere nur auf 11 356 762 Mk.

Die Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahn (cfr. Seite 529/30), bei welcher der Staat vorher in keiner Weise betheiligt gewesen war, auf Antrag der nothleidenden Gesellschaft in der 35,3 km langen Linie Zwickau-Falkenstein per 15. Juli 1876 gegen Zahlung von 3 894 000 Mk. in die Liquidationsmasse einschliesslich der verfallen gewesenen Caution vom Staate übernommen. Der Staat berechnete sich die Erwerbskosten auf 3 747 605 Mk.

Die Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn (cfr. Seite 294 u. ff.) in der gleichnamigen Hauptlinie nebst Zweigbahn Zwota-

Klingenthal zusammen 122 km lang, per 15. Juli 1876. Der Staat hatte an die neu gebildete Gesellschaft die seinerseits bereits in Angriff genommene Strecke Aue-Jägersgrün gegen Ueberlassung von 3 000 000 Mk. in St.-Actien und 4 500 000 Mk. in St.-Pr.-Actien abgetreten. In anderer Weise war er nicht an dem Unternehmen betheiligt, auch stand dasselbe in eigenem Betrieb. Als Kaufpreis gab der Staat die ihm s. Z. überwiesenen Actien zurück und zahlte ausserdem 11 589 000 Mk. baar in die Liquidationsmasse, berechnete sich aber den Erwerbspreis auf 19 009 085 Mk. — Aus der ursprünglichen Concession stand noch die Strecke von Klingenthal bis an die böhmische Grenze offen, indem mit der Buschtiehrader Eisenbahngesellschaft noch keine Einigung über den Anschlusspunkt erzielt worden war. Nachdem diese Angelegenheit endlich nach vielen Jahren erledigt, wurde die nur 0,45 km lange Grenzstrecke in Richtung auf Falkenau seitens des Staates gebaut und 1886 eröffnet.

Die Greiz-Brunner Eisenbahn (cfr. Seite 327 u. ff.) 10,2 km lang, bei welcher der sächsische Staat finanziell nicht betheiligt war, die er aber seit Eröffnung à conto der Gesellschaft im Betrieb hatte. Er erwarb dieselbe per 1. Januar 1876 durch Umtausch der Actien im Betrage von 1 140 000 Mk in 3procentige Staatspapiere gleichen Nennwerthes auf dem Wege der Abstempelung. An Fonds fielen ihm 71 766 Mk. zu. Der Staat selbst berechnete sich den Erwerbspreis entsprechend dem niedrigen Course der 3procentigen Rentenpapiere auf 810 460 Mk.

Die Hainichen-Rossweiner Eisenbahn (cfr. Seite 336/37) in der 17,4 km langen gleichnamigen Linie per 10. August 1876. Dieselbe war von Eröffnung an à conto der Gesellschaft von der sächsischen Staatsbahnverwaltung betrieben worden. Der Staat zahlte in die Liquidationsmasse 1 460 000 Mk., berechnete sich selbst aber die Erwerbskosten auf 1 868 083 Mk.

Die Chemnitz-Kommotauer Eisenbahn (cfr. Seite 296 u. ff.) in der Linie Flöha-Pockau-böhmische Grenze hinter Reitzenhain mit Zweig Pockau-Olbernhau zusammen 68,5 km lang, per 16. Dezember 1876. Der Staat, welcher auch hier in keiner Weise vorher betheiligt war, zahlte in die Liquidationsmasse 9 900 000 Mk.

Derselbe Landtagsabschied von 1876 brachte aber auch noch betreffs besserer Ausnutzung des Oelsnitz-Lugauer Steinkohlenbeckens die Verordnung über den Bau einer Linie von St. Egidien (Station der Strecke Chemnitz-Glauchau) südöstlich über Oelsnitz und Höhlteich nach Stollberg mit Zweig von Höhlteich nach Lugau,

sowie behufs Einbeziehung des wichtigen Vorortes Plagwitz/Lindenau bei Leipzig in das Staatsbahnnetz die Verordnung über Ausführung einer Linie von dort südöstlich nach Gaschwitz (Station an der Hofer Linie). Diese beiden Bahnen wurden in einer Länge von 21,22 km bezw. 9,79 km 1879 eröffnet.

In Folge des Landtagsabschieds vom 24. Juli 1878 erfolgte wiederum die Verstaatlichung von vier Privatbahnen. Es sind dies:

Die 34,5 km lange Gössnitz-Geraer Eisenbahn (cfr. Seite 323/24), welche von Eröffnung an der Staat à conto der Gesellschaft in Betrieb gehabt hatte. Derselbe erwarb die Bahn per 1. Januar 1878 und tauschte hierbei die Actien in 3 procentige sächsische Rentenpapiere unter Zuzahlung von 60 Mk. baar pro Actie à 300 Mk. um.

Die Sächsisch-Böhmische Verbindungsbahn (Annaberg-Weipert cfr. Seite 489 u. ff.) in der 18,4 km langen Strecke Annaberg-böhmische Grenze gegen Weipert, welche der sächsische Staat von Betriebseröffnung an in Pacht gehabt hatte. Derselbe erwarb die Bahn per 1. Juli 1878 gegen Zahlung von 1 633 333 Mk. in die Liquidationsmasse.

Die Mehlthener-Weidaer Eisenbahn (cfr. Seite 419/20), welche der Staat noch unvollendet für 450 000 Mk. im Concursverfahren erstand. Hiernach baute er sie als normalspurige Secundärbahn aus, so dass die 32,67 km lange gleichnamige Linie 1883 eröffnet werden konnte, wozu noch mit Eröffnung in 1884 die 2,41 km lange Verbindungsstrecke in Weida nach dem Bahnhofe der Werdau-Weidaer Eisenbahn hinzukam.

Die Muldenthalbahn (cfr. Seite 525 u. ff.) in der 82,04 km langen Linie Glauchau-Wurzen. Der Staat, welcher bei derselben in keiner Weise betheiligt gewesen war, erwarb die Bahn auf Antrag der nothleidenden Gesellschaft und nahm sie aus eigenen finanziellen Rücksichten unter vorschussweiser Zahlung des Kaufpreises von 13 200 000 Mk. am 1. August 1878 zunächst für Rechnung der Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb, während die formelle käufliche Uebernahme erst am 1. Januar 1880 erfolgte.

In den bisher behandelten Bahnen waren die Hauptverkehrslinien des Landes geschaffen und in diesen das Uebergewicht des Königreichs Sachsen betreffs der Dichtigkeit seines Bahnnetzes über die anderen deutschen Staaten damals sogar noch bedeutender als jetzt. Somit konnte es sich im Wesentlichen nur noch um den Bau kürzerer Bahnstrecken von vorwiegend lokalem Interesse handeln, und da schon ein grosser Theil der bereits vorhandenen Linien das für sie aufgewendete Anlagecapital nicht genügend ver-

zinste, oder hier und da sogar nicht einmal den Betriebsaufwand deckte, so musste die Regierung, um nicht einen Stillstand im Eisenbahnbau eintreten und die bisher mit Schienenwegen noch nicht bedachten Gegenden der Segnungen solcher überhaupt verlustig gehen zu lassen, darauf bedacht sein, für die noch wünschenswerthen Bahnen ein möglichst billiges Bau- und Betriebssystem einzuführen. Die Zulässigkeit eines solchen betreffs der Betriebssicherheit war, wie bekannt, von dem Verein der deutschen Eisenbahnverwaltungen schon längst anerkannt worden, auch waren in einzelnen Staaten einige derartige Bahnen bereits im Betriebe, und so war auch die königliche Regierung in dem Allerhöchsten Decret vom 5. November 1877 mit dem ersten Project zu Secundärbahnen vor ihre Kammern getreten. In Anbetracht des überwiegenden Gebirgscharakters ihres Landes, der zum grossen Theil sehr engen Thäler und der dichten Bebauung dieser mit Ortschaften neigte sie sich hierbei von vornherein, um die Bahnen möglichst innig dem Terrain anpassen zu können, der Schmalspur zu, und es sind denn auch, nachdem inzwischen 1878 seitens des Reichs die Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung eingeführt worden war, die seitdem in Sachsen gebauten Bahnen fast durchweg als Secundärbahnen, und zwar zum grossen Theil als Schmalspurbahnen mit einer Spurweite von $0{,}_{750}$ Meter ausgeführt worden.

Der Bau der ersten Secundärbahn erfolgte zu Folge Landtagsabschieds vom 24. Juli 1878 in der Linie Pirna-Berggiesshübel. Dieselbe ist aber normalspurig ausgeführt, $14{,}_{92}$ km lang und 1880 eröffnet.

Der nächste Landtagsabschied vom 10. März 1880 brachte die Genehmigung zum Bau einer normalspurigen und zweier schmalspurigen Secundärbahnen in der zuerst gedachten $17{,}_{33}$ km langen und 1883 eröffneten Fortsetzung der Schwarzenberger Linie südlich bis Johanngeorgenstadt hart an der böhmischen Grenze, in der $10{,}_{05}$ km langen und 1882 eröffneten Schmalspurbahn von Wilkau (Station der Linie Zwickau-Schwarzenberg) südlich nach Saupersdorf und in der $21{,}_{33}$ km langen, gleichfalls 1882 eröffneten Schmalspurbahn von Hainsberg (Station der Strecke Dresden-Tharandt) südlich über Dippoldiswalde nach Schmiedeberg.

Zu Folge Landtagsabschied vom 1. März 1882 erfolgte wieder die Verstaatlichung von zwei Privatbahnen; es sind dies:

Die Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn (s. Seite 302 u. ff.) in der $11{,}_{3}$ km langen Strecke Wüstenbrand-Lugau nebst einer $1{,}_{2}$ km langen Anschlussbahn. Der Staat hatte diese Bahn s. Z. auf Kosten der Gesellschaft selbst gebaut und von Eröffnung

an bis 1878 in Pacht, von da ab jedoch nur noch für Rechnung der Gesellschaft in Betrieb gehabt und erwarb sie nun per 1. Januar 1882 zu Eigenthum. Als Kaufpreis zahlte er pro Actie à 300 Mk. den Betrag von 650 Mk. in 3 procentigen Rentenpapieren, im Ganzen also für 1 200 000 Mk. die Summe von 2 600 000 Mk. und übernahm die Anleihe von 335 100 Mk. als Selbstschuldner, kündigte dieselbe jedoch sofort per 1. Januar 1883. An Fonds fielen ihm 60 000 Mk. zu.

Die Sächsisch-Thüringische Ostwestbahn (cfr. Seite 495 u. ff.) in der 33,2 km langen Linie Werdau-Weida. Der Staat, welcher vorher in keiner Weise bei dem Unternehmen betheiligt gewesen war, zahlte bei Uebernahme per 1. April 1882 als Kaufpreis 2 775 000 Mk. in die Liquidationsmasse, während ihm an Fonds 11 009 Mk. zufielen.

Ausser diesen beiden Verstaatlichungen brachte der Landtagsabschied von 1882 den Bau von 5 Secundärbahnlinien, welche sämmtlich als Schmalspurbahnen hergestellt worden sind, und zwar:

Schmiedeberg-Kipsdorf als südliche Fortsetzung der unter 1880 behandelten Schmalspurbahn Hainsberg-Dippoldiswalde-Schmiedeberg, 4,41 km lang 1883 eröffnet.

Döbeln-Mügeln-Oschatz (Station der alten nördlichen Leipzig-Dresdener Linie). Dieselbe benutzt von Döbeln aus auf 4,31 km unter Einlegung einer dritten Schiene das normalspurige Gleis der Linie Döbeln-Riesa, hat von da aus eine Neubaulänge von 30,92 km und ist 1884/85 eröffnet worden.

Von Radebeul (Station der Strecke Dresden-Coswig) nördlich nach Radeburg ist 16,55 km lang und 1884 eröffnet worden.

Von Klotzsche (Station der Strecke Dresden-Arnsdorf) nördlich nach Königsbrück, 19,49 km lang 1884 eröffnet.

Von Zittau östlich nach Markersdorf 13,72 km lang, 1884 eröffnet.

Der Landtagsabschied vom 27. März 1884 brachte zunächst den Bau einer Vollbahn von Leipzig in directer Richtung südöstlich über Lausigk nach Geithain (Station der Linie Kieritzsch-Chemnitz). Dieselbe sollte ursprünglich als Secundärbahn ausgeführt werden, da sich jedoch bei der beträchtlichen Abkürzung für die Relation Leipzig-Chemnitz die Möglichkeit des Durchgangsverkehrs bot, so wurde sie schliesslich als Vollbahn gebaut und 43,91 km lang 1887 eröffnet.

Nächst dieser wurde der Bau einer normalspurigen Secundärbahn von Schönberg (Station der Strecke Plauen-Hof) nordwestlich bis an die sächsisch-reussische Grenze in Richtung auf Schleiz

(bei gleichzeitigem Weiterbau der Anschlussstrecke bis Schleiz für Rechnung des Fürstenthums Reuss j. L. s. Seite 904/5) angeordnet und die innerhalb Sachsens 6,02 km lange Strecke 1887 dem Verkehr übergeben.

Ausserdem gehören noch drei Schmalspurbahnen hierher:

Von Mosel (Station der Strecke Glauchau-Zwickau) südöstlich nach Ortmannsdorf, 13,94 km lang 1885 eröffnet.

Von Potschappel (Station der Strecke Dresden-Tharandt) nordwestlich nach Wilsdruf, 10,90 km lang 1886 eröffnet.

Von Wilischthal (Station der Linie Chemnitz-Annaberg) südwestlich nach Oberherold und von da in Gabel nach Thum und nach Ehrenfriedersdorf, zusammen 15,81 km lang 1886 eröffnet.

Der Landtagsabschied vom 28. März 1886 brachte die käufliche Erwerbung der Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn, sowie den Bau von drei normalspurigen Secundärbahnen und von 3 Schmalspurbahnen.

Die Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn (cfr. Seite 387 u. ff.) in der 27,8 km langen Strecke Gaschwitz-Meuselwitz bestehend, erwarb der Staat per 1. Januar 1886 käuflich zu vollem Eigenthum. Der Kaufpreis belief sich auf 88% des Nominalwerths für die St.-Actien und auf 106% für die St.-Pr.-Actien in baarer Abfindung und stellte sich im Ganzen auf 3 853 200 Mk., wozu noch eine 4procentige Anleihe mit umlaufend 1 410 000 Mk. kam, welche jedoch noch seitens der Gesellschaft für Rechnung des Staats per 2. Januar 1887 gekündigt worden war. An Fonds fielen dem Staat 196 158 Mk. zu. Zu bemerken bleibt noch, dass der Staat die Bahn von Eröffnung an für Rechnung der Gesellschaft in Betrieb gehabt hatte.

Der Neubau erstreckte sich auf folgende Linien:

Von Stollberg (bislang Endstation der Linie von St. Egidien) südlich nach Zwönitz (Station der Linie Chemnitz-Aue), 16,59 km lang als normalspurige Secundärbahn gebaut und am 15. Juli 1889 eröffnet, mithin in unserer Aufrechnung im I. Theil noch nicht enthalten.

Von Plagwitz Lindenau nach dem Bayerischen Bahnhofe in Leipzig unter Verwendung eines Theils der seitens des Staats gekauften Dr. Heineschen Güterbahnen, als normalspurige Secundärbahn gebaut und 7,06 km lang 1888 eröffnet.

Von Annaberg bezw. Buchholz westlich nach Schwarzenberg als normalspurige Secundärbahn gebaut und 24,67 km lang am 1. Dezember 1889 eröffnet, in unserer Aufrechnung im I. Theil also noch nicht enthalten.

Von Mügeln (Station der Schmalspurbahn Döbeln-Oschatz) westlich nach Nerchau Trebsen (Station der Linie Wurzen-Glauchau) als Schmalspurbahn gebaut und 23,94 km lang 1888 eröffnet.

Von Schönfeld (Station der Linie Chemnitz-Annaberg) westlich nach Geyer, 9,04 km lang als Schmalspurbahn gebaut und 1888 eröffnet.

Von Grünstädtel (Station der bereits erwähnten Neubaustrecke Annaberg-Schwarzenberg) südlich nach Rittersgrün 12,18 km lang, als Schmalspurbahn gebaut und am 1. Juli 1889 eröffnet, mithin in unserer Aufrechnung im I. Theil noch nicht enthalten.

Zu Folge Landtagsabschieds (eines ausserordentlich zusammen berufenen Landtages) vom 5. März 1887 kaufte Sachsen von der preussischen Regierung per 1. April 1888 die 54,46 km lange Strecke Dresden-Elsterwerda der ehemaligen Berlin-Dresdener Privatbahn (cfr. Seite 249 und 752) excl. des Bahnhofs Elsterwerda für 13 100 000 Mk.

Auf Grund des Landtagsabschieds vom 27. März 1888 ist die Herstellung von sechs normalspurigen Secundärbahnen und von einer Schmalspurbahn angeordnet. Es sind dies die Linien:

Von Walthersdorf (Station der Neubaulinie Annaberg-Schwarzenberg) südlich nach Crottendorf. Diese Linie ist in einer Länge von 5,17 km am 1. Dezember 1889 eröffnet worden, in der Aufrechnung im I. Theil also noch nicht enthalten.

Von Berthelsdorf (Station der Linie Freiberg-Moldau) westlich über Brand nach Grosshartmannsdorf mit Zweig von Brand nach Langenau; 17 km lang 1890 eröffnet.

Von Freiberg nordöstlich nach Halsbrücke; 7,50 km lang 1890 eröffnet.

Von Grosspostwitz (Station der Strecke Bautzen-Wilthen) östlich nach Cunewalde; 8,40 km lang 1890 eröffnet.

Von Bautzen nordwestlich nach Königswartha; 19,80 km lang 1890 eröffnet.

Von Kamenz südöstlich nach Elstra; 8 km lang 1890 eröffnet.

Von Mügeln (bei Pirna) südlich nach Geising als Schmalspurbahn auszuführen; 36 km lang 1890 eröffnet.

Auch hier bringen wir über den Rahmen der Arbeit hinaus noch den Inhalt des jüngsten Landtagsabschieds vom 26. März 1890. Inhaltlich desselben ist die Herstellung von vier normalspurigen und von sechs Schmalspurbahnen angeordnet und zwar:

Von Waldheim (Station der Linie Döbeln-Chemnitz) westlich über Geringswalde nach Rochlitz (Station der Linie Glauchau-

Wurzen) als normalspurige Secundärbahn auszuführen; Bauanschlag 20,40 km.

Von Schönberg westlich nach Hirschberg (im reussischen Oberland) als normalspurige Secundärbahn auszuführen; Bauanschlag 19,52 km.

Von Gera/Pforten (Station der Linie Gössnitz-Gera, dicht bei Gera) südlich nach Wolfsgefährt, normalspurig herzustellen; Bauanschlag 5,20 km.

Von Falkenstein (Knotenpunkt der Linien Zwickau-Falkenstein und Herlasgrün-Eger) südlich nach Muldenberg (an der Linie Aue-Adorf) als normalspurige Secundärbahn herzustellen; Bauanschlag 10,39 km.

Von Saupersdorf (bislang Endpunkt der Schmalspurbahn von Wilkau bei Zwickau) südlich nach Wilzschhaus (Station der Strecke Aue-Adorf) als Schmalspurbahn auszuführen; Bauanschlag 24,80 km.

Von Herrnhut (Station der Linie Löbau-Zittau) östlich nach Bernstadt, als Schmalspurbahn auszuführen; Bauanschlag 10,70 km.

Von Taubenheim (Station der Strecke Ebersbach-Sohland östlich nach Dürrhennersdorf (Station der Linie Löbau-Ebersbach) als Schmalspurbahn auszuführen; Bauanschlag 12,30 km.

Von Hohenfichte (Station der Linie Flöha-Reitzenhain, dicht bei Flöha) östlich nach Eppendorf, als Schmalspurbahn auszuführen; Bauanschlag 9,10 km.

Von Oschatz (Station der Strecke Leipzig-Riesa) nordöstlich nach Strehla a. d. Elbe, als Schmalspurbahn auszuführen; Bauanschlag 11,50 km.

Von Wolkenstein (Station der Linie Chemnitz-Annaberg) südöstlich nach Jöhstadt nahe der böhmischen Grenze, als Schmalspurbahn auszuführen; Bauanschlag 22,92 km.

Hierzu bleibt noch zu erwähnen, dass inhaltlich des betreffs Erbauung der Linie Schönberg-Hirschberg unterm 26. Juli 1890 mit dem Fürstenthum Reuss j. L. abgeschlossenen Vertrages dieses seinen Antheil an der Linie Schönberg-Schleiz von Schleiz bis zur königlich sächsischen Grenze unentgeltlich an die königlich sächsische Regierung zu vollem Eigenthum abtritt derartig, dass Letztere weder ein Kaufgeld zu zahlen, noch auch das bisherige Pachtgeld hinfort zu entrichten hat, doch gilt der Verzicht des Fürstenthums Reuss auf das Eigenthumsrecht bezw. auf das Pachtgeld erst ein Jahr vor der Betriebseröffnung der Linie Schönberg-Hirschberg als in Kraft getreten.

In den vorstehend aufgeführten Linien sind am Schluss des Betriebsjahres 1888 im Eigenthum des sächsischen Staats stehend

2354,26 km nachgewiesen, wozu an Zweigbahnen mit öffentlichem Verkehr in den verschiedenen Kohlenbecken, an Verbindungsbahnen bei Riesa, Grossenhain, Elsterwerda und Neumark sowie an Hafenbahnen bei Dresden und bei Riesa noch 27,35 km kommen, und es betrug somit ult. 1888 die Eigenthumslänge der königlich sächsischen Staatsbahnen 2381,61 km. — Hiervon sind rund 1250 km seitens des Staats selbst hergestellt und rund 1132 km fertiger Linien durch Kauf erworben. Bei den Ersteren sind 190,10 km Schmalspurbahnen einbegriffen.

Das Gesammtanlagecapital einschliesslich der während der Bauzeit gezahlten Zinsen beträgt 708 569 400 Mk., wovon 10 863 143 Mk. auf die Schmalspurbahnen entfallen, und es beziffert sich somit die kilometrische Belastung bei den normalspurigen Bahnen auf 318 368 Mk., bei den Schmalspurbahnen auf 57 144 Mk. In diesem Anlagecapital sind aber 73 210 907 Mk. enthalten, welche sachgemäss in Abrechnung kommen müssen, um das seitens des Staats selbst aufgewendete Anlagecapital zu erhalten. Die hauptsächlichsten Posten dieses Betrages sind 13 022 265 Mk., welche unmittelbar aus den Betriebsüberschüssen (ohne Verrechnung durch den Erneuerungsfonds) für die Bahnen verwendet worden sind, ferner 766 756 Mk. Subventionen à fonds perdu seitens Dritter und vor Allem die Summe von 59 393 935 Mk., um welche der seitens des Staats für die ehemaligen Privatbahnen gezahlte Gesammt-Kaufpreis niedriger war als deren eigentliches Baucapital, indem der Staat nur bei der Leipzig-Dresdener, der Dresden-Tharandter und der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn mehr als das Baucapital, bei Borna-Kieritzsch und Gössnitz-Gera das genaue Baucapital, bei allen übrigen Bahnen aber als Riesa-Chemnitz, Löbau-Zittau, Chemnitz-Aue-Adorf, Zwickau-Lengenfeld-Falkenstein, Wolfsgefährt-Weischlitz, Greiz-Brunn, Chemnitz-Kommotau, Hainichen-Rosswein, Annaberg-Weipert, Wurzen-Glauchau, Gaschwitz-Meuselwitz, Mehltheuer-Weida, Werdau-Weida und Dresden-Elsterwerda weniger als das aufgewendete Baucapital gezahlt hat. Das seitens des sächsischen Staats selbst aufgewendete Anlagecapital stellt sich hiernach nur noch auf 635 358 493 Mk., und die kilometrische Belastung ermässigt sich dementsprechend bei den normalspurigen Bahnen auf 284 966 Mk.

Betreffs der Grenz- bezw. Pachtverhältnisse, aus welchen sich dann die Betriebslänge ergiebt, ist Folgendes zu bemerken: Auf der Grenze gegen Preussen reichen einerseits die sächsischen Staatsbahnen in den Linien Dresden-Grossenhain-Elsterwerda und Riesa-Elsterwerda auf preussisches Gebiet bis Bahnhof Elsterwerda

hinüber und andererseits die preussischen Staatsbahnen in den Linien Görlitz-Nikrisch-Zittau, Cottbus-Grossenhain und Jüterbog-Röderau nach Sachsen herein, doch sind die Anschlusscurven der Letzteren von Röderau an die Linie Leipzig-Dresden mit 2,10 km seitens der sächsischen Staatsbahnverwaltung angepachtet. Bei den Linien Dresden-Görlitz und Pirna-Kamenz deckt sich die Eigenthumsgrenze mit der politischen Landesgrenze, und so ist bei der Ersteren die in Preussen gelegene 14,86 km lange Endstrecke seitens der sächsischen Staatsbahnverwaltung angepachtet, bei der Letzteren aber die sächsische 11,42 km lange Strecke von Kamenz bis zur preussischen Grenze an die preussische Staatsbahnverwaltung verpachtet. Bei den in Leipzig mündenden preussischen Staatsbahnlinien von Eilenburg, von Bitterfeld, von Halle, von Corbetha und von Zeitz stehen auch die innerhalb Sachsens gelegenen Endstrecken in Eigenthum und Betrieb der preussischen Staatsbahnverwaltung, es liegt hier also ein Pachtverhältniss nicht vor.

Bei den Grenzen gegen die thüringischen Staaten bedingen im Allgemeinen die Landesgrenzen keinen Wechsel betreffs des Eigenthumsverhältnisses an den Eisenbahnen, vielmehr stehen die betreffenden Linien Leipzig-Hof, Gaschwitz-Meuselwitz, Schönbörnchen-Gössnitz, Gössnitz-Gera, Werdau-Weida, Greiz-Brunn, Wolfsgefährt-Weischlitz und Mehltheuer-Weida auch innerhalb der betreffenden thüringischen Staaten in Eigenthum und Betrieb der sächsischen Staatsbahnverwaltung, und nur bei der Linie Schönberg-Schleiz deckt sich die Eigenthumsgrenze gegenwärtig noch mit der Landesgrenze; die reussische 8,88 km lange Theilstrecke steht hierbei in pachtweisem Betrieb der sächsischen Staatsbahnverwaltung. An dieser Stelle ist ausserdem noch anzuführen, dass auch die ganz in Altenburg gelegene 25,41 km lange altenburgische Staatsbahnstrecke Meuselwitz-Ronneburg pachtweise von der sächsischen Staatsbahnverwaltung betrieben wird.

Auf der bayerischen Grenze deckt sich in der Linie Leipzig-Hof die Eigenthumsgrenze mit der politischen Landesgrenze, und auch hier steht die 13,01 km lange bayerische Staatsbahnstrecke von der Grenze bis Hof in Betrieb der sächsischen Staatsbahnverwaltung.

Betreffs der Grenze gegen Böhmen reichen die sächsischen Staatsbahnlinien Plauen-Eger und Freiberg-Bienenmühle-Moldau auf österreichisches Gebiet hinüber und werden bis Eger bezw. Moldau von der sächsischen Staatsbahnverwaltung betrieben. Desgleichen liegt die halbkreisförmige Linie Scheibe-Warnsdorf-Eibau

zum Theil innerhalb Böhmens; ausserdem steht hier aber eine 0,75 km lange Verbindung bei Warnsdorf mit der böhmischen Nordbahn im pachtweisen Betriebe der sächsischen Staatsbahnverwaltung. Bei allen übrigen Strecken deckt sich die Eigenthumsgrenze mit der politischen Landesgrenze, und es sind hierbei die Strecken von Reitzenhain und von Klingenthal bis zur böhmischen Grenze mit 1,00 km bezw. 0,21 km an die anschliessende Buschtiehrader Eisenbahn verpachtet, dagegen die 0,23 km lange Strecke der Linie Annaberg-Weipert von der Grenze bis Weipert (Eigenthum der Buschtiehrader Eisenbahngesellschaft) und die 11,86 km lange Strecke der Linie Dresden-Bodenbach von der Grenze bis Bodenbach (Eigenthum der k. k priv. österreich-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft) seitens der sächsischen Staatsbahnverwaltung angepachtet.

Alles in Allem sind hiernach seitens der sächsischen Staatsbahnverwaltung 12,63 km verpachtet und 77,13 km angepachtet. Demnach ergiebt sich gegenüber der Eigenthumslänge von 2381,61 km eine Betriebslänge von 2446,11 km.

Ausserdem hat die sächsische Staatsbahnverwaltung die Zittau-Reichenberger, die Altenburg-Zeitzer und die Oberhohndorf-Reinsdorfer Eisenbahn für Rechnung der betreffenden Gesellschaften in Betrieb.

Wenden wir uns nun den Verkehrsverhältnissen zu, so brauchen wir uns unter Anlehnung an die auf Seite 135 und 136 gemachten Angaben nur zu vergegenwärtigen, dass das Königreich Sachsen das relativ am stärksten bevölkerte Land von ganz Deutschland ist, dass es mit Ausnahme von Salz fast alle nur denkbaren Artikel des Mineralreiches vom Gold bis zum Thon in seinen gesegneten Bergen und Fluren birgt, und hierunter in Ausschlag gebendster Menge die schwarzen Diamanten des Bergbaues, die Steinkohlen, gewonnen werden, dass Bergbau, Hüttenwesen und Industrie schon vor Beginn der Eisenbahnära geschaffen waren und nur der erleichternden Transporteinrichtungen harrten, um sich zu höchster Blüthe zu entfalten, dass die Stadt Leipzig die Herzkammer des deutschen Binnenverkehrs war und als solche Menschen und Güter in Massen an sich zog — dies brauchen wir uns nur zu vergegenwärtigen, um zu dem Resultat zu kommen, dass den sächsischen Bahnen von vornherein ein grossartiges Verkehrsgebiet gegeben war, in welchem eine zahlreiche Bevölkerung, ein überaus ergiebiger Bergbau und eine hochentwickelte Industrie vereinigt sind, und dies Alles auf günstig abgerundetem Raum, so dass zur Beherrschung desselben verhältnissmässig nur kurze Linien erforderlich waren. Da ausserdem die Regierung von Anfang an darauf

bedacht gewesen war, durch frühzeitige Staatsverträge ihren Eisenbahnlinien Anschluss an diejenigen der benachbarten Staaten zu gewinnen, so zwang sie auch einen grossartigen Durchgangsverkehr von Norden nach Süden und von Osten nach Westen auf die sächsischen Bahnen, welcher sich jetzt in Folge des immer dichteren Ausbaues der Bahnnetze auch der Nachbarstaaten sowie der Tarif- und Fahrplanpolitik dieser freilich auf die sächsischen und aussersächsischen Bahnen vertheilt und zwar mehr als natürlich zu Ungunsten jener; was aber dort verloren geht, wird durch die fortdauernd wachsende Productionskraft des eigenen Landes den sächsischen Bahnen wieder gewonnen. Des Weiteren müssen wir uns vergegenwärtigen, dass trotz des ursprünglich beschlossenen Privatbahnsystems durch besondere Verhältnisse veranlasst die sächsischen Staatsbahnen schon gleichzeitig mit Eröffnung der ihrerseits erbauten ersten Linie die sämmtlichen Bahnen Sachsens mit Ausnahme der Leipzig-Dresdener und der kleinen Löbau-Zittauer Eisenbahn umfassten, dass sie hierbei bereits in dem wichtigsten, dem Zwickauer Kohlenrevier Fuss gefasst hatten, dass die erste Fabrikstadt des Landes, Chemnitz, in ihrem eigenen Netze lag, dass sie die erste Linie in das industriereiche Erzgebirge zu den ihrigen zählten, dass sie den Mittelpunkt des sächsischen Bergbaues, Freiberg, sich selbst gewonnen und dass die sämmtlichen neu erstandenen Privatbahnen für sie mehr Zufuhr- als Concurrenzwege wurden. Wir müssen uns weiter vergegenwärtigen, dass das Jahr 1876 durch den käuflichen Erwerb der Leipzig-Dresdener Eisenbahn und der meisten übrigen Privatbahnen für den Staat die Staatsbahnen nunmehr zur fast unumschränkten Herrin des gesammten vaterländischen Eisenbahnverkehrs machte, zum Schluss aber auch, dass die Elbschifffahrt betreffs der Massengüter für die Eisenbahnen von jeher und noch jetzt eine gewichtige Concurrenz erbringt. — Den wichtigsten Factor von Gewerbe und Handel für das Königreich im Allgemeinen und für die Eisenbahnen im Besonderen bildet der Bergbau. Derselbe gliedert sich in den Erzbergbau und in den Bergbau auf Kohlen. Der Erstere, welcher schon Jahrhunderte vor Einführung der Eisenbahnen im Erzgebirge, welches jenem seinen Namen verdankt, von verhältnissmässig hoher Bedeutung war, ist in Folge eigener innerer Conjuncturen durch die Eisenbahnen nicht so wesentlich gefördert worden, dagegen ist der Bergbau auf Kohlen, welcher überhaupt erst durch die in den Eisenbahnen geschaffene erleichterte Abfuhr eine hervorragende Geltung gewann, in grossartigster Weise gewachsen. Der Erzbergbau vertheilt sich auf 4 Reviere, auf das Altenberger südlich

von Dresden nahe der böhmischen Grenze, auf das Freiberger, auf das Marienberger südwestlich von diesem, wiederum nahe der böhmischen Grenze, und auf das Schwarzenberger südlich von Chemnitz. Der Steinkohlenbergbau gruppirt sich in drei Reviere, in das Zwickauer, in das Lugauer östlich von Ersterem, und in das des Plauenschen Grundes südwestlich von Dresden. Braunkohlen werden in erster Linie bei Zittau und weiter bei Bautzen, Oschatz und Grimma gewonnen. Vor der Einführung der Eisenbahnen war Dank der damals schon bedeutenden Industrie des Plauenschen Grundes und der Nähe Dresdens das Plauensche Kohlenrevier das wichtigste, ist dann jedoch gegen das Zwickauer Revier sowohl als auch gegen das Lugauer wesentlich in den Hintergrund getreten, so dass jetzt die Ausbeute des Zwickauer Reviers mit jährlich rund 2 400 000 Tonnen à 1000 kg doppelt so gross als die des Lugauer und vierfach so gross als die des Plauenschen Reviers ist. Eine genaue, die sämmtlichen Berg- und Kohlenreviere umfassende Statistik wird erst seit 1859 geführt, und es wies dieses Jahr einen Productionswerth von 5 669 871 Mk. bei dem Erzbergbau und von 11 000 541 Mk. bei dem Kohlenbergbau auf. Der Erstere ist sich seitdem mit einem Jahresdurchschnitt von 5 529 389 Mk. ziemlich gleich geblieben, hat in 1871 das Maximum von 6 425 277 Mk. erreicht, in 1878 das Minimum von 4 728 109 Mk. gefunden und in dem letzten zu Bericht gezogenen Jahre 1888 den Betrag von 5 095 278 Mk. erbracht. Die Steinkohlengewinnung, welche in 1859 dem Gewicht nach 1 355 784 Tonnen à 1000 kg betrug, ist seitdem mit Ausnahme von 4 Jahren alljährlich gestiegen und hat in 1888 ein Förderungsquantum von 4 358 825 Tonnen erbracht. Auch die Braunkohlengewinnung hat beträchtlich zugenommen: sie ist von 300 439 Tonnen in 1859 auf 839 968 Tonnen in 1888 gestiegen, wobei in 6 Jahren ein Rückgang zu verzeichnen war. Bei dem Productionswerth der Kohlen ist in Folge Schwankens der Preise selbstredend nicht die Stetigkeit zu bemerken wie bei dem Productionsquantum. Er betrug von Steinkohlen und Braunkohlen zusammengenommen im Jahre 1859 die Summe von 11 000 541 Mk., fand in 1860 mit 10 190 607 Mk. das Minimum, erreichte in 1874 mit 40 897 794 Mk. das Maximum, ging dann bis 1878 alljährlich, und zwar bis auf 23 832 462 Mk. herunter, ist dann aber wieder Jahr für Jahr gestiegen und hat in 1888 die Summe von 38 999 409 Mk. erreicht.

Aus den vorstehenden Zahlen erhellt vor Allem die hervorragende Bedeutung des Steinkohlenbergbaues. Allerdings fiel, bevor die Schienenwege unmittelbar in die Steinkohlenreviere vorgetrieben

waren, der weitaus grösste Theil der geförderten Mengen dem Strassentransport zu; auf den Eisenbahnen fand nur ein geringer Bruchtheil der Letzteren seine Verfrachtung. Dieser betrug in 1847, in welchem Jahre der Staatsbahnbetrieb begann, nur 13 % der ausgebrachten Steinkohlen und stieg bis auf 22,5 % in 1853. Durch die Vortreibung der Schienenwege bis unmittelbar in die Kohlenreviere änderten sich indes diese Verhältnisse bald zu Gunsten der Bahnen. Jene drangen 1854 in das Zwickauer, 1855 in das Plauensche, 1859 in das Lugauer Revier vor, und schon 1857 wurde von den geförderten Steinkohlen mehr als die Hälfte, von 1873 an aber stets gegen drei Viertheile und mehr per Bahn verfrachtet, mit einem Maximum von 79,03 % in 1887. Die sächsische Braunkohle findet zum weitaus grössten Theil in unmittelbarer Nähe der Gruben ihre Verwendung, zur Bahn gelangt sie erst seit 1880 und noch jetzt nur mit 3,5 % des Förderungsquantums. Dagegen fällt die Ein- und Durchfuhr fremder Kohlen wesentlich in die Waagschale; dieselbe beträgt gegenwärtig ungefähr ebenso viel als das Transportquantum der sächsischen Kohle. Es kommen hierbei vor Allem die böhmische Braunkohle, ferner die schlesische Steinkohle, seit 1873 die Meuselwitzer Braunkohle und in geringeren Mengen seit 1880 westfälische Steinkohle, preussische Braunkohle, sowie seit 1883 böhmische Steinkohle zur Sprache. Diese Transporte fremder Kohlen nehmen von Jahr zu Jahr gewaltig zu; so sind sie in den letzten fünf zum Bericht gezogenen Jahren 1884 bis 1888 von 2 369 800 Tonnen auf 3 896 176 Tonnen gestiegen. Alles in Allem beträgt der Kohlenverkehr den Transportmengen nach durchschnittlich die Hälfte des gesammten Güterverkehrs der sächsischen Staatsbahnen, dagegen erbringt er infolge der niedrigen Kohlenfrachtsätze ungefähr nur den dritten Theil der Einnahme aus dem Güterverkehr. Die sächsische Steinkohle wird naturgemäss zum weitaus grössten Theil im eigenen Lande verbraucht, und es steigt hier der Bedarf noch jetzt von Jahr zu Jahr, so dass der Prozentsatz, welcher zur Ausfuhr verbleibt, immer geringer wird. Derselbe fiel im Vergleich zu den überhaupt zur Bahn gebrachten sächsischen Steinkohlen in den letzten zum Bericht gezogenen fünf Jahren 1884 bis einschliesslich 1888 von 37 auf 35, auf 33, auf 31 und schliesslich auf 30 % in 1888. Die Ausfuhr richtet sich hauptsächlich nach Bayern, nächstdem nach der preussischen Provinz Sachsen, nach den thüringischen Staaten, nach der preussischen Provinz Brandenburg und in geringeren Mengen nach Oesterreich und nach Württemberg.

Der Staatsbahnbetrieb begann am 1. Juli 1847 durch die käufliche Uebernahme der Linie Leipzig-Reichenbach mit Zweig

nach Zwickau; das Jahr 1851 erbrachte die Eröffnung der Durchgangslinien Leipzig-Reichenbach-Hof für den norddeutsch-bayerischen Verkehr, diejenige der Linie Dresden-Bodenbach für den deutsch-böhmisch-österreichischen Verkehr, in Concurrenz allerdings gegen die schlesische Route über Oderberg, und ferner die käufliche Uebernahme der Linie Dresden-Görlitz mit ihrem Durchgangsverkehr zwischen Schlesien und dem westlichen Deutschland. Das Jahr 1852 erbrachte die Einbeziehung der Fabrikstadt Chemnitz in das Staatsbahnnetz. das Jahr 1858 die Eröffnung der ersten Linie (Zwickau-Schwarzenberg) in das obere Erzgebirge und das Jahr 1862 durch Eröffnung der Linie Tharandt-Freiberg die Einbeziehung des Mittelpunktes von Bergbau und Hüttenwesen in das Staatsbahnnetz. Das Ende des Jahres 1876 sah die meisten bisherigen Privatbahnen einschliesslich des grossartigen Leipzig-Dresdener Eisenbahnunternehmens als Theile der Staatsbahnen und das Jahr 1886 beschloss die Eisenbahnverstaatlichungen, so dass gegenwärtig mit Ausnahme der Grenzstrecken der preussischen Staatsbahnen bei Leipzig, Röderau, Grossenhain und Zittau, sowie der kurzen Zittau-Reichenberger, Bockwaer und Oberhohndorf-Reinsdorfer Privatbahnen sämmtliche Bahnen mit öffentlichem Verkehr innerhalb des Königreichs in Besitz, Verwaltung und Betrieb des Staates sich befinden, dessen Eisenbahnbesitz sich aber ausserdem noch mit rund 203 km über die Grenzen des eigenen Landes hinaus erstreckt.

An dieser Stelle bleibt noch anzuführen, dass der Staat von 1858 bis 1878 die Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn, von 1867 bis 1870 die Borna-Kieritzscher Eisenbahn und von 1872 bis 1878 die Sächsisch-Böhmische Verbindungsbahn Annaberg-Weipert in Pacht gehabt hat, und zwar die Erstere gegen ein auf das transportirte Kohlenquantum basirtes Pachtgeld, die beiden Anderen aber gegen 50 % der Bruttoeinnahme. Dies muss berücksichtigt werden, weil die Verkehrsresultate dieser Bahnen in denjenigen der Staatsbahnen inbegriffen und auch die Pachtbeträge für jene in den Betriebsausgaben der Letzteren mit enthalten sind.

Entgegen der bei den schon behandelten Staatsbahnen gemachten Beobachtung bildete bei den sächsischen Staatsbahnen betreffs der Einnahmen der Güterverkehr von Anfang an die Hauptseite des Verkehrs. Schon im ersten Betriebsjahr 1847 überflügelte er die Einnahme aus dem Personenverkehr um ein Drittel und bereits im achten Betriebsjahr 1854 um mehr als das Doppelte. Auch seitdem hat sich dies Verhältniss fast von Jahr zu Jahr zu Gunsten des Güterverkehrs erhöht, ohne jedoch bisher das Drei-

fache der Einnahme aus dem Personenverkehr erreicht zu haben. Dass sich bei der fast jährlich eingetretenen Vergrösserung bezw. Verdichtung des Staatsbahnnetzes der Verkehr auch fast in jedem Jahre gehoben hat, ist selbstredend, nur die Kriegsjahre und ganz vereinzelte Fälle machen hiervon eine Ausnahme. Innerhalb der zum Bericht gezogenen 42 Jahre bilden nur die Jahre von 1852 bis einschliesslich 1857 einen grösseren Zeitraum, in welchem die Ausdehnung des Staatsbahnnetzes fast unverändert geblieben ist, und so sind diese 6 Jahre am besten geeignet, ein Bild von dem gewaltigen Anwachsen des Verkehrs der sächsischen Staatsbahnen zu gewinnen. Dasselbe ergiebt sich aus folgender Tabelle:

	1852	1857
Personenzahl	1 436 083	2 354 379
Einnahme aus dem Personenverkehr . . .	2 158 338 Mk.	3 267 609 Mk.
Güterfrequenz (in Tonnen à 1000 kg) . . .	567 486 Tonnen	1 477 777 Tonnen
Einnahme aus dem Güterverkehr	3 988 785 Mk.	8 579 775 Mk.
Gesammteinnahme . .	6 588 522 Mk.	12 011 895 Mk.

Allerdings ist hierbei zu berücksichtigen, dass in diese Jahre die Eröffnung der Staatskohlenbahn Zwickau-Cainsdorf fällt, andererseits aber auch, dass die Hauptplätze des anderweitigen Bergbaues und der Hüttenindustrie, die Gegend von Freiberg und das Erzgebirge, noch nicht in das Schienennetz gezogen waren.

Wenden wir uns nun der gegenwärtigen Gestaltung des Verkehrs zu, und legen wir hierbei die letzten zum Bericht gezogenen fünf Jahre 1884/88 zu Grunde, so finden wir Summen, welche absolut genommen unmittelbar hinter der räumlich übermächtigen preussischen Staatsbahnverwaltung rangiren, und welche relativ genommen, d. h. auf 1 km zurück gerechnet, nur von der Main-Neckarbahn, welche sich eines wie bei keiner anderen Bahn anzutreffenden Durchgangsverkehrs zu erfreuen hat, und betreffs des Güterverkehrs von den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen übertroffen werden. Hierbei überwiegt betreffs der Einnahmen nach wie vor der Güterverkehr mit einer Verhältnisszahl von 44 : 21 gegenüber dem Personenverkehr. Bei dem Letzteren speciell nimmt wie bei allen grossen Bahncomplexen betreffs Personenzahl und Einnahme der Binnenverkehr bei Weitem die erste Stelle ein; bei diesem ist die Personenzahl von 20 787 296 in 1884 auf 27 802 326 in 1888 und die Einnahme von 16 329 999 Mk. auf 19 553 954 Mk. gestiegen. Nach dem Binnenverkehr rangirt der directe Verkehr, welcher

von 695 584 Personen bezw. von 2 388 875 Mk. Einnahme in 1884 auf 796 446 Personen bezw. 2 670 660 Mk. angewachsen ist. Hierbei steht der Verkehr mit dem preussischen Eisenbahndirectionsbezirk Erfurt im Vordergrund, ihm folgt derjenige mit Oesterreich, mit dem preussischen Eisenbahndirectionsbezirk Berlin, mit den bayerischen Staatsbahnen und mit dem preussischen Eisenbahndirectionsbezirk Magdeburg. Der Durchgangsverkehr belief sich in 1884 auf 119 079 Personen mit einer Transporteinnahme von 841 929 Mk. und ist bis auf 273 020 Personen bezw. 1 410 967 Mk. gewachsen. Es nimmt hierbei der Verkehr zwischen den preussischen Staatseisenbahnen und Oesterreich die erste, und derjenige zwischen jenen und Bayern die zweite Stelle ein, und hierbei steht unter den preussischen Staatsbahnen der Directionsbezirk Erfurt (mit seiner Station Berlin) obenan. Für den Personenverkehr ergeben sich bei dem sächsischen Staatsbahnnetz 22 Uebergangsstationen auf die Linien anderer Verwaltungen. Dieselben rangiren dem durch sie vermittelten Uebergangsverkehr nach, wie folgt: Röderau, Leipzig, Elsterwerda, Bodenbach, Zittau, Wolfsgefährt, Görlitz, Hof, Eger, Weida, Grossenhain, Gera, Meuselwitz, Moldau in Böhmen, Altenburg, Warnsdorf, Kamenz in Sachsen, Ebersbach, Reitzenhain, Weipert, Klingenthal und Franzensbad. Bei dieser Reihenfolge zeigt sich seit Jahren eine auffallende Stetigkeit, besonders Röderau und Leipzig haben stets ihre erste bezw. zweite Stelle behauptet.

Bei dem Güterverkehr steht betreffs der transportirten Mengen gleichfalls der Binnenverkehr obenan, betreffs der Einnahmen jedoch schwankt das Uebergewicht zwischen diesem und dem directen Verkehr. Der Binnenverkehr ist von 5 304 251 Tonnen à 1000 kg in 1884 auf 7 261 452 Tonnen in 1888 und die Einnahme von 17 985 477 Mk. auf 22 234 833 Mk. gewachsen. Der directe Verkehr ist von 4 688 845 auf 6 273 718 Tonnen und von 18 831 358 Mk. auf 22 885 266 Mk. gestiegen, doch ist er hierbei betreffs der Einnahme in den Jahren 1886 und 1887 vom Binnenverkehr überflügelt worden. Hierbei haben Binnen- und directer Verkehr sowohl betreffs der transportirten Mengen als auch der Einnahme von Jahr zu Jahr Steigerungen erfahren, der Durchgangsverkehr dagegen unterlag in beiden Beziehungen Schwankungen und hat auch in keinem der vier folgenden Jahre eine gleich hohe Einnahme erreicht wie in 1884, doch wollen wir hierbei nicht unerwähnt lassen, dass dieser Rückgang nur ein zeitweiliger gewesen, indem die Einnahme aus 1889 die aus 1884 beträchtlich überflügelt hat. Für den Güterverkehr haben die sächsischen Staatsbahnen 23 Uebergangsstationen, indem hier Plag-

witz Lindenau noch hinzutritt. Dieselben rangiren nach der durch sie vermittelten Grösse des Uebergangsverkehrs, wie folgt: Bodenbach, Leipzig, Hof, Elsterwerda, Görlitz, Moldau, Kamenz in Sachsen, Wolfsgefährt, Reitzenhain, Weida, Altenburg, Röderau, Plagwitz/Lindenau, Eger, Grossenhain, Zittau, Klingenthal, Gera, Warnsdorf, Weipert, Ebersbach, Franzensbad und Menselwitz. — Wie schon an anderer Stelle gesagt, bilden bei dem Güterverkehr die Kohlen den Haupttransportartikel, indem sie dem Gewicht nach mehr als die Hälfte und der Einnahme nach ungefähr ein Dritttheil des Gesammtgüterverkehrs ausmachen. Die Hälfte wiederum der durch die sächsischen Staatsbahnen transportirten Kohlen besteht in sächsischer Steinkohle, wovon etwa zwei Dritttheile im Lande verbleiben und ein Drittel nach Bayern, der preussischen Provinz Sachsen, den thüringischen Staaten, Oesterreich und Württemberg ausgeführt wird. Nächst den Kohlen kommen für den Eisenbahnverkehr — im Vergleich zu den Ersteren jedoch in verschwindend geringen Quantitäten — als Massengüter Getreide, Holz, Steine, Eisen, Mehl und Mühlenfabrikate sowie Vegetabilien zur Geltung. Bei dem Getreide bildet die Einfuhr besonders von Roggen und Weizen die Hauptseite des Verkehrs, nächstdem der Binnenverkehr, während Durchgang und Ausfuhr geringere Zahlen aufweisen. Die Einfuhr kommt hauptsächlich aus Oesterreich über Bodenbach, nächstdem aus Preussen über Görlitz und Grossenhain. Von den Getreidetransporten werden hauptsächlich die Linien Bodenbach-Dresden, Dresden-Pristewitz-Leipzig, Pristewitz-Grossenhain, Riesa-Chemnitz und Dresden-Görlitz frequentirt. Bei dem Holz bildet der Binnenverkehr und demnächst die Einfuhr die Hauptseite, Ausfuhr und Durchgang weisen auch hier nur geringere Zahlen auf. Die Einfuhr erfolgt hauptsächlich über Eger und über Hof, demnächst über Görlitz und über Grossenhain. Die Holztransporte bewegen sich hauptsächlich auf den Linien Hof- bezw. Eger-Zwickau und Leipzig, Leipzig-Dresden und Dresden-Görlitz. Bei den Steinen bildet wiederum der Binnenverkehr die Hauptseite, die anderen drei Verkehrsarten bringen nur kleinere Zahlen, unter diesen steht aber die Ausfuhr der Pirnaischen Sandsteine obenan. Von den verschiedenen Eisenbahnlinien kommen hierbei vorwiegend Pirna-Dresden-Riesa-Leipzig und Dresden-Chemnitz-Zwickau zur Geltung. Bei Eisen und Stahl bilden Binnenverkehr und Einfuhr mit durchschnittlich gleichen Zahlen die Hauptseite, die Ausfuhr ist unbedeutend und sogar geringer als der Durchgang. Die Einfuhr bewegt sich hauptsächlich über Leipzig und Görlitz; Alles in Allem sind bei diesen Transporten Leipzig-Riesa-Dresden-Bodenbach,

Leipzig-Kieritzsch-Chemnitz, Leipzig-Werdau-Zwickau, Riesa-Chemnitz und Görlitz-Dresden die frequentirtesten Linien. Bei dem Mehl, wobei auch andere Mühlenfabrikate mit einbegriffen sind, bildet wiederum der Binnenverkehr die Hauptseite, Ein- und Ausfuhr heben sich bei nur geringeren Zahlen fast auf, und der Durchgang bleibt am weitesten zurück. Hierbei kommen Hof-Leipzig, Neumarkt-Zwickau-Chemnitz, Zwickau-Glauchau-Wurzen und Dresden-Görlitz am meisten zur Sprache. Bei den Vegetabilien stehen Kartoffeln sowie Baum-, Garten- und Waldfrüchte im Vordergrund; hierbei kommt die Einfuhr und nächstdem der Binnenverkehr zur Sprache, während Ausfuhr und Durchgang nur geringere Zahlen aufweisen. Zur Einfuhr kommen besonders Kartoffeln über Leipzig, Grossenhain, Görlitz, Röderau und Elsterwerda, und es übertrifft die Kartoffeleinfuhr Binnenverkehr, Ausfuhr und Durchfuhr in diesem Artikel. Die bevorzugten Linien bei dem Transport von Vegetabilien sind Leipzig-Riesa-Dresden-Bodenbach mit Grossenhain-Pristewitz und Elsterwerda-Riesa, Leipzig-Kieritzsch-Chemnitz, Leipzig-Werdau-Zwickau, Röderau-Riesa-Chemnitz und Görlitz-Dresden.

Gehen wir nun zu den Betriebsausgaben über, so ist hervorzuheben, dass mit Ausnahme der Linie Leipzig-Riesa-Dresden und der nördlich dieser gelegenen kurzen Strecken sämmtliche, also die ursprünglichen Staatsbahnlinien ausnahmslos, mehr oder weniger dem Gebirgslande angehören und dass nach der gegenwärtigen Ausdehnung des Bahnnetzes noch nicht der vierte Theil der Gesammtlänge in der Horizontale liegt, dass, abgesehen sogar von den Schmalspurbahnen, 1090 km, also nahezu die Hälfte der Gesammtlänge, ein Längengefäll bis 1 : 200 und hiervon wieder 396 km ein solches bis 1 : 100 herauf haben. Bei Berechnung der Betriebsausgaben sind in dem hier zu Grunde gelegten statistischen Material zwei verschiedene Gebrauchsweisen in Anwendung gekommen. Die königliche Staatsbahnverwaltung hat nämlich im Jahre 1855 einen besonderen Erneuerungsfonds angelegt und denselben auch unausgesetzt beibehalten. Während nun in den ersten Jahren von 1855 bis einschliesslich 1869 und dann wieder von 1878 bis zur Gegenwart nur die dem Erneuerungsfonds wirklich entnommenen Beträge in den Betriebsausgaben mit verrechnet sind, erscheinen in den Zwischenjahren von 1870 bis 1877 die gesammten Jahres-Rücklagen in den Erneuerungsfonds mit in den Betriebsausgaben und diese Letzteren dementsprechend auffallend hoch; wir werden deshalb die so entstandenen drei Perioden richtiger auseinander halten. In den Jahren 1847 bis 1869 bewegten sich die Betriebs-

ausgaben im Verhältniss zur Bruttoeinnahme zwischen 59,54 % in 1847 und 38,87 % in 1862, betrugen aber im Durchschnitt 48,36 %. Bei den Jahren 1870 bis 1877 lagen die Grenzen zwischen 64,77 % in 1876 und 55,36 % in 1871, und der Durchschnitt betrug 61,09 %. In den Jahren 1878 bis einschliesslich 1888 belief sich der Durchschnitt auf 55,30 %, das Maximum auf 58,72 % in 1886 und das Minimum auf 50,12 % in 1887. Wir betonen hierbei, dass bei der letzten Periode die Schmalspurbahnen mit inbegriffen sind. Dem gegenüber, dass ein grosser Theil der Linien definitiv Gebirgsbahnen sind, dass ferner fast jedes Jahr die Eröffnung neuer Strecken gebracht, welche bekanntlich in den ersten Jahren immer hohe Betriebsausgaben erfordern, erscheinen die vorstehend verzeichneten Resultate schon als sehr günstige, noch mehr aber ist dies der Fall, wenn man in Rechnung zieht, dass im Lauf der Jahre innerhalb der Betriebsausgaben die respectable Summe von rund 93 150 000 Mk. auf Erneuerung der Bahnanlagen und der Transportmittel aufgewendet worden ist.

Betreffs des Erneuerungsfonds sei hier noch erwähnt, dass derselbe anfänglich nach gewissen Abnutzungsprocenten, seit 1867 aber nach gewissen Procenten der Bruttoeinnahme dotirt worden ist, und es betrugen diese letzteren bis 1874: 10 %, dann bis 1880: 6 % und von da ab 5 %.

Um betreffs der Betriebsüberschüsse einen Vergleich der sächsischen Staatsbahnen mit denjenigen Staatsbahnverwaltungen zu ermöglichen, welche keinen Erneuerungsfonds führen, dürfen die Jahresrücklagen in diesen Fonds nur in derjenigen Höhe von der Bruttoeinnahme abgesetzt werden, in welcher sie während des laufenden Jahres auch wirklich zur Verwendung gekommen sind, der Rest der Jahresrücklagen aber muss dem Ueberschuss des laufenden Jahres zugerechnet werden. Hiernach ergiebt sich für das jeweilige vom Staate selbst aufgewendete Anlagecapital, d. h. für diejenige Summe, welche sich aus dem Anlagecapital der vom Staat selbst hergestellten Linien, aus den Bauzinsen, aus den seitens des Staats für die käuflich erworbenen Bahnen gezahlten Kaufpreisen und aus den für Vermehrung der Transportmittel, für Vervollständigung der Bahnanlagen sowie für Erweiterungen und Umbauten der Bahnhöfe aufgewendeten Beträgen zusammensetzen, folgende Verzinsung:

pro	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855
	1,93	2,15	2,31	2,80	3,15	4,27	4,16	4,88	4,89 %
pro	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864
	5,55	6,45	4,84	4,73	5,25	6,54	7,12	6,75	7,32 %

pro	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873
	8,31	5,18	6,71	7,33	6,85	5,66	7,07	5,93	5,61%
pro	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882
	5,87	6,13	4,81	4,39	4,58	4,73	4,79	5,06	5,41%
pro	1883	1884	1885	1886	1887	1888	im Durchschnitt		
	5,17	4,92	4,91	4,51	5,78	5,46%	5,23%.		

Ein auffallender Rückgang in der Rentabilität der sächsischen Staatsbahnen hat sich hiernach von 1857 zu 1858, von 1865 zu 1866 und von 1875 zu 1876 gezeigt. Der erste Fall erklärt sich durch die für jene Periode abnorm hohen Betriebsausgaben mit 57% gegenüber 45% der Bruttoeinnahme in 1857, der zweite Fall aus den kriegerischen Ereignissen des Jahres 1866, welche ganz besonders schwer auf dem gesammten Verkehrsleben des Königreichs Sachsen lasteten, und der dritte Fall durch die Eisenbahnverstaatlichungen des Jahres 1876, durch welche dem Staat einerseits viele sich schlecht rentirende Linien zufielen und wobei er andererseits für das Leipzig-Dresdener Eisenbahnunternehmen einen Kaufpreis zahlte, welcher, wenn auch dem inneren Werth des Unternehmens entsprechend, gegenüber dem durch die damalige allgemeine Geschäftskrisis beeinflussten augenblicklichen Verkehr ein sehr hoher war.

Die vorstehend in Procenten ausgedrückten Betriebsüberschüsse gelangten aber im Allgemeinen nicht in ihren vollen Beträgen zur Ablieferung an die Finanzhauptkasse, vielmehr gehen hiervon noch die Rücklagen in den Erneuerungsfonds über den laufenden Verbrauch aus diesem, die Aufwendungen für Erweiterungsbauten und Vermehrung der Transportmittel sowie die Beiträge zur Beamtenpensionskasse ab. Der dann noch verbliebene eisenbahnseitige Reinüberschuss bildet die Ablieferungssumme an die Staatskasse. In den Jahren 1848 bis einschliesslich 1851 und dann in 1853 haben diese zur Bedienung der Staatseisenbahnschulden nicht ausgereicht, in den anderen 37 Jahren aber einen Ueberschuss hierüber ergeben. Ziffermässig konnten diese Ueberschüsse bezw. Fehlbeträge aber nur bis 1870 vom Finanzministerium festgestellt werden, indem man von 1871 ab wegen der damit verbundenen zeitraubenden Berechnungen darauf verzichtet hat, den auf die Eisenbahnen entfallenden Theil der Staatsschulden auszuscheiden, und so können wir die vorgedachten Angaben nur bis 1870 zusammen stellen. Bis zu diesem Jahre haben die aus der Staatseisenbahnverwaltung für die Staatskasse resultirenden Reinüberschüsse über die Bedienung der auf die Eisenbahnen zu verrechnenden Staatsschulden nach Abzug der Fehlbeträge aus den

Jahren 1848 bis 1851 und aus 1853 im Betrage von 1 458 744 Mk. im Ganzen auf 37 860 558 Mk. sich beziffert.

Um einen Ueberblick über den jetzigen Verkehr der königlich sächsischen Staatseisenbahnen zu geben, lassen wir nachstehend die Resultate des letzten zum Bericht gezogenen Geschäftsjahres 1888 folgen. Es wurden befördert 29 379 143 Personen, 15 160 620 000 kg Frachten und hierfür 23 765 584 Mk. bezw. 51 499 446 Mk., im Ganzen aber einschliesslich der Nebeneinnahmen 79 219 198 Mk. vereinnahmt. Die Betriebsausgaben erforderten einschliesslich der durch den Erneuerungsfonds gegangenen Beträge 45 658 312 Mk., so dass sich ein Betriebsüberschuss von 33 560 886 Mk. ergab. Hiervon sind 33 242 926 Mk. an die Finanzhauptkasse abgeführt worden. Der Bestand des Erneuerungsfonds bezifferte sich ult. 1888 auf 10 710 348 Mk. Zur Bewältigung des angegebenen Verkehrs waren 796 Locomotiven, 2223 Personenwagen und 21 380 Lastwagen für die normalspurigen Linien und 34 Locomotiven, 128 Personenwagen und 595 Lastwagen für die Schmalspurbahnen vorhanden. Hierbei ist besonders zu bemerken, dass bei der Construction der Transportmittel für die Schmalspurbahnen das Einpuffersystem zur Anwendung gekommen ist. Das gesammte Beamten- und Arbeiterpersonal belief sich auf 27 491 Köpfe.

Organisation. Als erste Staatseisenbahnbehörde war für die Erbauung der Eisenbahn von Dresden nach Bodenbach unterm 26. Juni 1845 unter der Oberaufsicht der Ministerien der Finanzen und des Innern ein „Königlicher Commissar für die Sächsisch-Böhmische Eisenbahn“ eingesetzt worden. Ueber die besonderen Ressortverhältnisse der Staatseisenbahnen bestimmte zuerst das Allerhöchste Decret vom 1. April 1847, welches die Auflösung der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahncompagnie und die Ausführung bezw. Fertigstellung der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn durch den Staat betraf, indem dasselbe anordnete, dass über die Organisation der für den Bau und Betrieb dieser Bahn zu bestellenden Behörde das Finanzministerium weitere Verfügung zu treffen habe. Dieses Ministerium setzte unter demselben Tage und unter Vorbehalt weiterer Organisation die „Königliche Direction der Sächsisch-Bayerischen Staatseisenbahn“ mit Sitz in Leipzig ein und erliess unterm 1. Mai desselben Jahres die näheren Bestimmungen über die Betriebsverwaltung bei derselben. Inhaltlich dieser wurde der Direction die unmittelbare Leitung des gesammten Baues und Betriebes der Bahn, die Erledigung sämmtlicher dabei einschlagenden reinen Verwaltungssachen sowie die Entscheidung der dahin gehörigen Strafsachen in erster Instanz übertragen und ihr das für die Hauptverwaltung erforderliche Büreau-, Kassen- und Rechnungspersonal beigegeben. Unter der Direction wurde dem Bahnbetrieb im Allgemeinen ein Betriebs-Oberinspector, der Maschinen- und Wagenverwaltung ein Maschinenmeister und der Unterhaltung der dem Betriebe übergebenen Strecken ein Betriebsingenieur vorgesetzt.

Wie wir bei der geschichtlichen Abhandlung über die Staatseisenbahnen gesehen, haben sich diese nach und nach aus einzelnen, räumlich von einander getrennten Linien herausgebildet, so dass sich für jede derselben zuerst eine be-

sondere Direction erforderlich machte. So erfolgte unterm 15. Juli 1848 die Einsetzung der „Königlichen Direction der Sächsisch-Böhmischen Staatseisenbahn“ zu Dresden und unterm 31. Dezember 1850 diejenige der „Königlichen Direction der Chemnitz-Riesaer Staatseisenbahn“ mit Sitz zunächst in Döbeln und dann in Chemnitz. Die Errichtung dieser beiden und der späteren Eisenbahnbehörden erfolgte den Ressortverhältnissen entsprechend nach wie vor formell durch das Finanzministerium, indes hatte sich Se. Majestät der König, wie aus dem Wortlaut der ministeriellen Verordnungen zu ersehen, für jeden einzelnen Fall die Genehmigung Allerhöchstselbst vorbehalten. Die innere Organisation der einzelnen Eisenbahndirectionen wurde hierbei derjenigen der Sächsisch-Bayerischen nachgebildet. Die später vom Staat übernommene Sächsisch-Schlesische Eisenbahn Dresden-Görlitz erhielt mit Rücksicht auf ihren räumlichen Zusammenhang mit der Linie Dresden-Bodenbach keine besondere Direction, vielmehr wurde diejenige der Letzteren unterm 31. Januar 1851 zur „Königlichen Direction der Sächsisch-Böhmischen und Sächsisch-Schlesischen Staatseisenbahnen in Dresden“ erweitert.

Nachdem inzwischen aus der längeren Erfahrung heraus die erforderliche Kenntniss über die vielseitigen Verhältnisse der Eisenbahnen gesammelt worden war, wurden durch Allerhöchste Verordnung vom 26. Juni 1851 die Ressortverhältnisse des Eisenbahnwesens im Allgemeinen, der Staatsbahnen sowohl als auch der Privatbahnen, eingehend geregelt. Die Details hierüber sind bereits auf Seite 149 gebracht, so dass wir hier nur noch besonders hervor zu heben brauchen, dass das Finanzministerium die eigentlich zuständige Centralbehörde für die Staatseisenbahnen blieb.

Wie aus Vorstehendem ersichtlich, war für Einsetzung der bisherigen drei Directionen nur die räumlich getrennte Lage der verschiedenen Staatsbahnlinien massgebend gewesen, und so wurden, als durch Eröffnung der Linie Chemnitz-Zwickau die Chemnitz-Riesaer mit der Sächsisch-Bayerischen Staatsbahn in Verbindung gebracht worden war, die besondere Direction der ersteren aufgelöst und sämmtliche Staatsbahnlinien westlich von Dresden unter der „Königlichen Direction der westlichen Staatseisenbahnen“ mit Sitz in Leipzig zu einem Verwaltungsbezirk vereinigt und die Firma der Direction in Dresden auf „Königliche Direction der östlichen Staatseisenbahnen“ umgeändert. Diese Neuorganisation trat am 15. November 1858 in Kraft, in der inneren Organisation der einzelnen Directionen eine wesentliche Aenderung hierbei aber nicht ein.

In dem Bestreben der Centralisirung wurden später, nachdem durch den Kauf der Albertsbahn (Dresden-Tharandt) und durch Eröffnung der Strecke Freiberg-Chemnitz die Linien der 1858 geschaffenen beiden Verwaltungsbezirke miteinander verbunden worden waren, die sämmtlichen Staatsbahnen zu einem Verwaltungsbezirk vereinigt und für dieselben unterm 1. Juli 1869 die „Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen“ zu Dresden errichtet. Derselben liegt unter unmittelbarer Oberaufsicht des Finanzministeriums die Verwaltung und die Leitung des Betriebes sämmtlicher sächsischen Staatseisenbahnen und der in Staatsverwaltung befindlichen Privateisenbahnen ob, mit dem Rechte zur Ausübung der Polizei- und Strafgewalt, soweit sie den Eisenbahnbehörden zukommt, und mit der Verpflichtung zur Vertretung des Staatsfiscus in Eisenbahnexpropriations- und Besitzregulirungs-Angelegenheiten sowie in Bagatellsachen für oder gegen den Fiscus. Sie zerfällt in drei Abtheilungen: Die I. (administrative) Abtheilung, die II. (Verkehrs-) Abtheilung und die III. (technische) Abtheilung. Unter der Direction stehen die Hauptverwaltung mit dem

administrativen Hauptbureau, der Hauptkasse, der Hauptbuchhalterei, dem Verkehrsbureau, der Verkehrscontrole I. (für den Personenverkehr) nebst der Billetverwaltung, der Verkehrscontrole II (für den Güterverkehr), dem statistischen Bureau, der Wirthschaftshauptverwaltung (Depotverwaltung), dem Wagencontrolbureau und der Betriebstelegraphenverwaltung; die Organe der Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung und zwar das Ingenieurhauptbureau und sechs lokale Ingenieurbezirke, auf welche wir später noch zurückkommen; die Organe des Stationsdienstes mit sechs Betriebsoberinspectionen, welche wir gleichfalls später noch besonders angeben; der Transport- und Fahrdienst; der executive Maschinendienst und die Werkstätten- und Magazinverwaltung mit der Maschinenhauptverwaltung in Chemnitz und vier Bezirksmaschinenmeistereien zu Chemnitz, Dresden, Leipzig I (Bayerischer Bahnhof) und Leipzig II (Dresdener Bahnhof).

Betreffs des Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienstes sowie betreffs des Stationsdienstes ist das Staatsbahnnetz, wie schon angegeben, in sechs Ingenieurbezirke bezw. sechs Betriebsoberinspections-Bezirke eingetheilt, wobei sich die einzelnen Ingenieurbezirke bezw. Betriebsoberinspections-Bezirke miteinander decken. Dieselben haben ihren Sitz in

Dresden/Altstadt für die Linien Dresden-Bodenbach, Schandau-Neustadt, Neustadt-Dürröhrsdorf, Pirna-Arnsdorf, Dresden-Elsterwerda, Dresden-Freiberg-Flöha, Nossen-Freiberg-Moldau, Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf mit Brand-Langenau und Freiberg-Halsbrücke.

Dresden/Neustadt für die Linien Dresden-Görlitz, Arnsdorf-Kamenz, Bischofswerda-Sohland-Zittau, Bautzen-Neustadt, Löbau-Ebersbach, Löbau-Zittau, Eibau-Oberoderwitz, Kamenz-Elstra, Bautzen-Königswartha und Grosspostwitz-Cunewalde.

Chemnitz für die Linien Chemnitz-Flöha-Annaberg-Weipert, Flöha-Pockau-Reitzenhain, Pockau-Olbernhau, Chemnitz-Aue, Chemnitz-Zwickau mit Wüstenbrand-Lugau, St. Egidien-Stollberg und Schönbörnchen-Gössnitz, Chemnitz-Döbeln-Riesa, Flöha-Hainichen-Rosswein und Stollberg-Zwönitz.

Zwickau für die Linien Zwickau-Werdau-Hof, Plauen-Eger, Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz, Falkenstein-Herlasgrün, Zwickau-Schwarzenberg mit Niederschlema-Schneeberg, Aue-Adorf mit Zwota-Klingenthal, Annaberg-Schwarzenberg und Waltersdorf-Crottendorf.

Leipzig I für die Linien Leipzig-Werdau, Kieritzsch-Chemnitz mit Zweigen nach Limbach, nach Penig und nach Rochlitz, Plagwitz/Lindenau-Gaschwitz-Meuselwitz, Gössnitz-Gera, Werdau-Weida, Neumarkt-Greiz, Wolfsgefährt-Weischlitz und Mehltheuer-Weida.

Leipzig II für die Linien Leipzig-Riesa-Dresden, Borsdorf-Döbeln-Meissen-Coswig, Nossen-Riesa-Elsterwerda, Priestewitz-Grossenhain, Wurzen-Glauchau und Leipzig-Lausigk-Geithain.

Ausserhalb der Ingenieur- und Betriebsoberinspections-Bezirke steht eine Reihe von Secundärbahnen unmittelbar unter der Generaldirection. Es sind dies die Linien Pirna-Berggiesshübel, Wilkau-Kirchberg-Saupersdorf, Hainsberg-Dippoldiswalde-Kipsdorf, Schwarzenberg-Johanngeorgenstadt, Döbeln-Mügeln-Oschatz, Radebeul-Radeburg, Klotzsche-Königsbrück, Zittau-Reichenau-Markersdorf, Mosel-Ortmannsdorf, Potschappel-Wilsdruff, Wilischthal-Ehrenfriedersdorf mit Zweig nach Thum, Schönberg-Schleiz, Mügeln-Wermsdorf-Nerchau Trebsen, Schönfeld-Geyer, Grünstädtel-Oberrittersgrün und Mügeln bei Pirna-Glashütte-Geising. Aehnlich wie bei den bayerischen Staatslokalbahnen (siehe Seite 595) ist jede der genannten Linien

betreffs des ganzen Dienstes einem Bahnverwalter unterstellt, welcher seinen Sitz je in den vorstehend gesperrt gedruckten Stationen hat.

In neuerer Zeit erfolgt die Bauausführung der Staatsbahnen zum grösseren Theil nicht seitens der Generaldirection, sondern seitens einer unmittelbar unter dem Finanzministerium stehenden besonderen Bauverwaltung, welche ihren Sitz in Dresden hat, und unter welcher für die einzelnen Linien im Bezirk dieser besondere Sectionsbureaus je nach Bedarf errichtet werden.

Das Geschäftsjahr deckt sich bei den sächsischen Staatseisenbahnen mit dem Kalenderjahr.

Zur Förderung der Interessen des öffentlichen Verkehrs auf den Eisenbahnen ist auch im Königreich Sachsen und zwar mit Allerhöchster Verordnung vom 9. Juli 1881 ein Eisenbahnrath eingesetzt worden. Derselbe ist der Generaldirection der Staatseisenbahnen beigeordnet, hat die Aufgabe, in wichtigen, die Interessen des Handels, der Gewerbe und der Landwirthschaft berührenden Fragen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs, besonders über wichtige Abänderungen des Betriebsreglements, soweit diese die Interessen des Verkehrs berühren, der Tarifvorschriften, der Tarifsätze und der Fahrpläne gutachtliche Aeusserungen abzugeben, ist aber auch berechtigt, in Angelegenheiten der vorbezeichneten Art seinerseits Anträge an die Generaldirection zu richten. Er besteht aus achtzehn Mitgliedern und zwar aus sechs Vertretern des Handels und der Gewerbe, aus fünf Vertretern der Landwirthschaft und aus sieben von dem Finanzministerium ernannten Mitgliedern. Die Vertreter des Handels und der Gewerbe sowie der Landwirthschaft werden von den Handels- und Gewerbekammern bezw. von den landwirthschaftlichen Kreisvereinen auf je drei Jahre gewählt. Der Eisenbahnrath wird von der Generaldirection je nach Bedürfniss, in der Regel zweimal im Jahre, zusammen berufen, hat aber aus seiner Mitte einen ständigen Ausschuss von sechs Mitgliedern zu bestellen. Den Vorsitz der Versammlungen führt der Generaldirector der Staatseisenbahnen.

Geographie. Der politischen Eintheilung nach liegen von den königlich sächsischen Staatseisenbahnen nach dem Stande ult. März 1889

im Königreich Sachsen	2178,39	km
im Königreich Preussen	12,61	„
im Grossherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach	40,02	„
im Herzogthum Sachsen-Altenburg	72,67	„
im Herzogthum Sachsen-Meiningen	0,83	„
im Fürstenthum Reuss ä. L.	35,35	„
im Fürstenthum Reuss j. L.	16,18	„
im österreichischen Kronlande Böhmen	25,56	„
Summa	2381,61	km.

Seitdem sind noch bis ult. Dezember 1890, wie in dem geschichtlichen Theil angegeben, die Linien Annaberg bezw. Buchholz-Schwarzenberg, Grünstädtel-Rittersgrün, Waltersdorf-Crottendorf, Stollberg-Zwönitz, Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf mit Brand-Langenau, Freiberg-Halsbrücke, Grosspostwitz-Cunewalde, Bautzen-Königswartha, Kamenz-Elstra und Mügeln (bei Pirna)-Geising mit zusammen 155,81 km eröffnet worden; dieselben liegen ausschliesslich auf königlich sächsischem Gebiet.

In Ergänzung der auf Seite 135 über die geographischen Verhältnisse des Königreichs Sachsen gemachten Angaben ist zu erwähnen, dass dasselbe fast ganz dem mitteldeutschen Berg- und Hügelland und zwar dem hercynischen Gebirgssystem angehört und nur in seinem nördlichsten Theil das norddeutsche

Tiefland erreicht. Das Land wird durch die Elbe in zwei orographisch verschiedene Theile getrennt. Derjenige östlich der Elbe ist von den nordwestlichen Gliedern der Sudeten und ihren Vorbergen erfüllt, und zwar gehören davon das Lausitzer Gebirge und nordwestlich von Dresden in der Richtung auf Grossenhain das getrennt liegende kleine Spaargebirge hierher. Westlich der Elbe erhebt sich das Erzgebirge; der Kamm desselben liegt in den sächsisch-böhmischen Grenzdistricten und verflacht sich allmählich nach Sachsen hinein. Auch auf dieser Seite der Elbe finden sich in dem im Allgemeinen bereits dem Tieflande angehörigen nördlichen Grenzstrich vereinzelte Hügelgruppen, so bei Strehla a. d. Elbe und bei Hohburg nördlich von Wurzen. Die Theile des Lausitzer und des Erzgebirges nächst der Elbe werden der Gesteinsformation nach hier und da auch als ein besonderes Gebirge unter dem Namen Elbsandsteingebirge bezeichnet, und der westlichste Theil des Erzgebirges im Uebergang zum Fichtelgebirge mit dem Namen Elster- oder Egergebirge belegt. Wie das Land in dem Elbsandsteingebirge seine „sächsische Schweiz" hat, so fehlt ihm im hohen Erzgebirge zwischen Eibenstock und Johanngeorgenstadt aber auch nicht das „sächsische Sibirien".

An Flüssen ist das Land überaus reich; auch die kleinsten dieser sind fast durchweg für die Eisenbahnen von hoher Wichtigkeit, da sie denselben den Weg in und durch das Gebirge gezeigt haben und zeigen. Das Königreich gehört fast ganz dem Stromgebiet der Elbe an. Diese selbst tritt auf der böhmischen Grenze bei Schöna in das Königreich ein und durchfliesst dasselbe in nordwestlicher Richtung bis zur preussischen Grenze bei Strehla. Von den rechtsseitigen Neben- und Zuflüssen sind zu nennen in dem oberen Lauf von Schöna bis Dresden die Kiernitzsch, die Sebnitz, die Wesenitz, die Priesnitz und unterhalb Dresdens die Schwarze Elster mit der Pulsnitz und der Röder sowie die Spree, von den linksseitigen die Biela, Gottleuba, Müglitz, Lockwitz, Weisseritz und Triebisch, ferner die Mulde mit ihren Quellflüssen Zwickauer und Freiberger Mulde und den Neben- und Zuflüssen Zwönitz, Würschnitz, Chemnitz, Bobritsch und Zschopau, die Weisse Elster mit der Göltzsch, Schnauder und Pleisse, die Wiesenthal als Nebenfluss der Saale und die Zwotau als Nebenfluss der Eger. Der äusserste Südosten des Landes wird von der Lausitzer Neisse durchflossen und gehört demnach dem Stromgebiet der Oder an.

Zur näheren geographischen Besprechung theilen wir das Staatsbahnnetz unter Zugrundelegung der Knotenpunkte Dresden und Leipzig in die Linien Dresden-Riesa-Leipzig, Dresden-Elsterwerda, Dresden-Görlitz, Dresden-Bodenbach, Dresden-Freiberg-Chemnitz-Werdau, Riesa-Chemnitz und Leipzig-Plauen-Hof bezw. Plauen-Eger, zu welchen die übrigen Linien als Zweigbahnen erscheinen.

1. Dresden-Riesa-Leipzig ist 115 km lang, hat bis Riesa nordwestliche, von da aus westliche Richtung und gehört dem norddeutschen Tieflande an. Sie beginnt in Dresden/Neustadt auf dem Leipziger Bahnhofe, welcher durch die Dresdener Verbindungsbahn mit dem böhmischen Bahnhofe und mittelst besonderer Gleise auch mit dem schlesischen Bahnhofe in Verbindung steht. Sie bewegt sich zunächst auf dem rechten Elbufer am Fuss malerisch gelegener Weinberge, entsendet bei Radebeul eine Zweigbahn nördlich nach Radeburg, schneidet dann mittelst Unterführung die Linie Dresden-Elsterwerda und trifft auf Station Coswig, wo die neuere Leipziger Linie westlich über Meissen und Döbeln abgeht. Bald hinter Niederau durchbricht die Bahn mittelst eines 513 m langen Tunnels, des längsten der sächsischen Staatsbahnen, das bei den

geographischen Notizen erwähnte Spaargebirge, entsendet bei Priestewitz eine Zweigbahn nördlich nach Grossenhain, und bei Zeithain geht nordöstlich die Riesa-Elsterwerdaer Zweigbahn ab. Kurz darauf fallen die beiden Anschlusscurven der preussischen Staatsbahnlinie Berlin-Röderau von Röderau her in Richtung gegen Dresden bezw. gegen Riesa-Chemnitz nördlich in die hier zu behandelnde Bahn ein. Diese überschreitet nun vor Riesa auf fester Brücke die Elbe und trennt sich damit vom Strom. Bei Riesa selbst geht eine Zweigbahn südlich über Freiberg in das böhmische Kohlenrevier und südwestlich die später zu behandelnde Hauptlinie nach Chemnitz ab. Weiter bei Oschatz entsendet sie wiederum eine Zweigbahn südlich über Mügeln und Grossbauchlitz nach Döbeln, und ausserdem ist von hier aus eine solche nach Strehla zum Bau angeordnet; später bei Wurzen geht südlich eine Zweigbahn nach Glauchau (Station der Linie Dresden-Chemnitz-Werdau) ab und unmittelbar hinter Wurzen überschreitet die Bahn die Mulde. Dann fällt bei dem durch seine Aepfel bekannten Borsdorf südlich die Linie von Coswig-Döbeln und bei Paunsdorf, 5 km vor Leipzig, gleichfalls südlich die Linie von Chemnitz-Lausigk ein. In Leipzig mündet die Dresdener Bahn auf besonderem, dem Dresdener Bahnhofe, doch ist derselbe mittelst der Verbindungsbahn bezw. durch besondere Verbindungsgleise mit den anderen in Leipzig endenden Linien von Hof, von Corbetha, von Halle, von Bitterfeld und von Eilenburg in Anschluss gebracht. Die Bahn ist durchweg doppelgleisig; grössere Steigungen als 1 : 200 kommen auf derselben nicht vor.

Zu dieser Hauptlinie gehören unmittelbar bezw. mittelbar folgende Zweigbahnen:

a. Radebeul-Radeburg ist 17 km lang, führt in nordöstlicher Richtung über Moritzburg, dem durch die prachtliebenden sächsisch-polnischen Könige im vorigen Jahrhundert berühmt gewordenen königlichen Lustschloss, und erreicht bei der an der Röder gelegenen Stadt Radeburg ihren Endpunkt. Sie ist als Schmalspurbahn gebaut, liegt mit 140 m auf öffentlicher Strasse, hat eine Maximalsteigung von 1 : 60 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Coswig-Döbeln-Borsdorf ist 105 km lang, hat bis Meissen nordwestliche, von da bis Nossen südwestliche und dann bis Borsdorf wieder nordwestliche Richtung. Sie liegt zum grössten Theil auf der dem Erzgebirge vorgelagerten Hügellandschaft, überschreitet bei Meissen auf fester Brücke die Elbe, kreuzt bei Nossen die Linie Riesa-Freiberg und tritt nun an die Freiberger Mulde, an welcher sie unter mehrfacher Ueberbrückung des Flusses bis zu dessen Mündung bei Grossbothen verbleibt. Auf dieser Strecke entsendet sie bei Rosswein eine Zweigbahn südlich nach Niederwiesa, schneidet bei Döbeln die Linie Riesa-Chemnitz, führt über Leisnig, kreuzt bei Grossbothen die Linie Wurzen-Glauchau, überschreitet hier gleichzeitig die durch den Zusammenfluss ihrer beiden Quellflüsse vereinigte Mulde, bewegt sich in deren Thal bis Grimma und mündet bei Borsdorf wieder in die Hauptbahn. Die Anfangstrecke Coswig-Meissen ist zweigleisig, der übrige Theil der Bahn aber hat nur ein Gleis. Die Maximalsteigung beträgt auf Coswig-Nossen 1 : 100, auf Nossen-Rosswein 1 : 125 und auf Rosswein-Döbeln-Borsdorf 1 : 100.

b. 1. Rosswein-Niederwiesa ist 38 km lang, steigt in südlicher Richtung zum Erzgebirge an, führt über Hainichen, überbrückt bei Frankenberg die Zschopau und mündet bei Niederwiesa, 8 km von Chemnitz in die später zu behandelnde Linie Dresden-Chemnitz. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber auf der Strecke Rosswein-Hainichen secundär mit einer

Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 70.

c. Priestewitz-Grossenhain ist 5 km lang, hat nordöstliche Richtung, überbrückt die Röder, schneidet bei Grossenhain die Linie Dresden-Elsterwerda und findet hier Fortsetzung in der preussischen Staatsbahnlinie nach Cottbus-Frankfurt a. O. Sie ist eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 100.

d. Riesa-Elsterwerda benutzt von Riesa aus in östlicher Richtung bis Zeithain die Gleiseanlagen der Hauptbahn und hat von da aus noch eine Neubaulänge von 21 km. Auf dieser Strecke hat sie nordöstliche Richtung, überbrückt den Grödel-Elsterwerdaer Flossgraben, tritt hinter Gröditz auf preussisches Gebiet, schneidet bei Elsterwerda die Linie Dresden-Elsterwerda-Berlin und mündet hier auf dem Bahnhofe der preussischen Staatsbahnlinie Kohlfurt-Falkenberg. Sie ist als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 190.

e. Riesa-Freiberg-Moldau ist 97 km lang, hat bis Freiberg südliche, von da aus südöstliche Richtung und steigt aus dem Tieflande bis zum Kamm des Erzgebirges auf. Sie führt über die Stadt Lommatzsch, schneidet bei Nossen die Linie Coswig-Döbeln, überschreitet kurz darauf die Freiberger Mulde und begleitet nun dieselbe bis zu ihrem Endpunkt. Hierbei hält sie sich zunächst auf dem linken Ufer des Flusses in weiterer Entfernung von demselben, schneidet bei Freiberg die Linie Dresden-Chemnitz, tritt nun hart an die Mulde heran und benutzt nunmehr deren Thal unter mehrfachem Uferwechsel. Auf dieser Strecke führt sie über Berthelsdorf, von wo aus eine Zweigbahn westlich nach Langenau und Grosshartmannsdorf abgeht, über Mulda und Bienenmühle, tritt kurz vor Moldau auf böhmisches Gebiet hinüber und findet auf Station Moldau in der österreichischen Staatsbahnlinie Moldau-Brüx Fortsetzung in das böhmische Kohlenrevier. Eigenthumsgrenze und Betriebswechsel liegen also auf Station Moldau. Die Linie ist eingleisig, als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber auf der Anfangsstrecke Riesa-Nossen und auf der Endstrecke Bienenmühle-Moldau secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 bezw. 3,33 Minuten pro 1 km betrieben. Das Steigungsmaximum beträgt auf Riesa-Nossen 1 : 100, auf Nossen-Freiberg 1 : 60, auf Freiberg-Bienenmühle wieder 1 : 100 und auf Bienenmühle-Moldau 1 : 40.

e 1. Berthelsdorf-Brand-Grosshartmannsdorf bezw. Langenau ist zusammen 17 km lang, führt in westlicher Richtung zunächst bis Brand und gabelt sich hier in die Linien südwestlich nach Langenau und südöstlich nach Grosshartmannsdorf, in welchen beiden Punkten sie ohne Anschluss endet. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 60 und wird auf Berthelsdorf-Grosshartmannsdorf mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2,6 Minuten, auf Brand-Langenau aber mit einer solchen von 4 Minuten pro 1 km betrieben.

f. Oschatz-Grossbauchlitz-Döbeln ist 31 km lang und steigt in südlicher Richtung zu der dem Erzgebirge vorgelagerten Berglandschaft auf. Sie führt über Mügeln (bei Oschatz), entsendet hier eine Zweigbahn westlich nach Nerchau/Trebsen und mündet bei Grossbauchlitz, 1 km vor Döbeln in die Linie Riesa-Chemnitz. Sie ist als Schmalspurbahn gebaut und zwar wird sie mittelst einer besonders eingelegten dritten Schiene auch auf der Vollbahnstrecke Grossbauchlitz-Döbeln mit schmalspurigen Betriebsmitteln befahren. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 60 und die Fahrgeschwindigkeit 3 bezw. 4 Minuten pro 1 km.

f 1. **Mügeln-Nerchau/Trebsen** ist 24 km lang, hat westliche Richtung und liegt auf hügeligem Terrain. Sie führt über Wermsdorf und mündet auf Station Nerchau/Trebsen in die Linie Wurzen-Glauchau. Sie ist als Schmalspurbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 60 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben.

g. Wurzen-Glauchau ist 82 km lang und hat vorherrschend südliche Richtung. Sie steigt aus dem Tieflande zum Erzgebirge an und benutzt hierbei von ihrem Anfangs- bis zu ihrem Endpunkt unter mehrfacher Ueberbrückung des Flusses das Thal der Mulde. Auf der ersten Station hinter Wurzen, bei Nerchau/Trebsen, nimmt sie östlich die vorstehend behandelte Schmalspurbahn auf, geht über Grimma, schneidet bei Grossbothen die Linie Döbeln-Borsdorf, nimmt bei Rochlitz westlich eine Zweigbahn von Narsdorf auf, schneidet bei Cossen die Linie Chemnitz-Kieritzsch, überbrückt hier gleichzeitig den Chemnitzfluss, nimmt dann bei Penig eine Zweigbahn nördlich wiederum von Narsdorf auf, führt über Wolkenburg und mündet auf Station Glauchau in die Linie Chemnitz-Zwickau. Die Bahn ist eingleisig als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber auf der Anfangsstrecke Wurzen-Grossbothen secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2,4 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung beträgt auf sämmtlichen Theilstrecken 1 : 100.

II. Dresden-Elsterwerda ist 54 km lang, hat vorherrschend nördliche Richtung und liegt im Tieflande. Sie beginnt auf besonderem, dem Berliner Bahnhofe in Dresden (Friedrichstadt), ist rückwärts aber an die Dresdener Verbindungsbahn angeschlossen. Bei Niederwartha, 9 km von Dresden, überschreitet sie auf fester Brücke die Elbe, ist unmittelbar darauf über die Linie Dresden-Leipzig hinweggeführt und bewegt sich bis in die Höhe von Priestewitz östlich derselben. Weiter bei Grossenhain schneidet sie die Zweigbahn Priestewitz-Grossenhain, tritt hinter Frauenhain auf preussisches Gebiet, schneidet bei Elsterwerda die Zweigbahn Riesa-Elsterwerda und findet von hier aus in der preussischen Staatsbahn Fortsetzung nach Berlin. Sie ist eingleisig gebaut und hat eine Maximalsteigung von 1 : 120, jedoch nur auf 500 m bei den Ueberführungen, während im Uebrigen Steigungen über 1 : 200 nicht vorkommen.

III. Dresden-Reichenbach-Görlitz ist in dem sächsischen Theil bis zur preussisch-sächsischen Landesgrenze 96 km lang, hat vorherrschend östliche Richtung und bewegt sich am Nordrande des Lausitzer Gebirges. Sie beginnt in Dresden auf besonderem, dem Schlesischen Bahnhofe, ist rückwärts aber an die Dresdener Verbindungsbahn angeschlossen. Sie führt zunächst in nordöstlicher Richtung im Thal der Priesnitz bis Klotzsche, entsendet hier eine Zweigbahn nordöstlich nach Königsbrück und nimmt nun vorherrschend östliche Richtung an, führt über Radeberg, schneidet bei Arnsdorf die Linie Pirna-Kamenz, entsendet bei Bischofswerda eine Zweigbahn südöstlich nach Zittau, bei Bautzen, wo sie die Spree überschreitet, solche südwestlich nach Schandau bezw. nordwestlich nach Königswartha und dann bei Löbau südwestlich nach Ebersbach und südöstlich nach Zittau. Kurz vor Reichenbach tritt sie auf preussisches Gebiet über und läuft schliesslich in den Eisenbahnknotenpunkt Görlitz ein, von wo aus die preussischen Staatsbahnlinien nach Berlin, nach Kohlfurt, nach Lauban und nach Zittau bezw. nach Seidenberg ausstrahlen. Die Eigenthumsgrenze deckt sich bei dieser Bahn mit der politischen Landesgrenze (s. Seite 793 unter III.), doch steht die in Preussen gelegene Endstrecke pachtweise in Verwaltung und Betrieb der sächsischen Staatseisenbahnen. Die Bahn ist durchweg doppelgleisig, die Maximalsteigung beträgt wiederholt 1 : 140 bezw. 1 : 138.

Zu dieser Linie gehören unmittelbar bezw. mittelbar folgende Zweigbahnen:

a. Klotzsche-Königsbrück ist 19 km lang, hat nordöstliche Richtung, überbrückt die Röder und findet bei der Stadt Königsbrück ihren Endpunkt. Sie ist als Schmalspurbahn gebaut, liegt mit 360 m auf öffentlicher Strasse, hat eine Maximalsteigung von 1:55 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Bischofswerda-Zittau ist 75 km lang und hat vorherrschend südöstliche Richtung. Sie führt über Niederneukirch, Wilthen, Schirgiswalde und Sohland, überbrückt bei Taubenheim, von wo eine Zweigbahn östlich nach Dürrhennersdorf zum Bau angeordnet ist, die Spree, nimmt bei Ebersbach die später zu behandelnde Zweigbahn von Löbau auf, hat hier zugleich Anschluss an die böhmische Nordbahn, entsendet bei Eibau wieder eine Zweigbahn östlich nach Oberoderwitz, tritt dann hinter Seifhennersdorf auf böhmisches Gebiet, berührt innerhalb desselben Warnsdorf, wo sich gleichfalls die böhmische Nordbahn anschliesst, erreicht vor Grossschönau wieder das sächsische Gebiet, trifft bei Scheibe auf die Linie Löbau-Zittau und führt mit eigenen Gleiseanlagen, aber parallel zu dieser, nach dem Eisenbahnknotenpunkt Zittau. Die Bahn ist durchweg eingleisig hergestellt, indes erscheinen die Strecken Niederneukirch-Wilthen und Scheibe-Zittau wegen der parallelen Theilstrecken der Linien Bautzen-Schandau bezw. Löbau-Zittau doppelgleisig. Die Maximalsteigung beträgt auf Bischofswerda-Wilthen 1:80, auf Wilthen-Ebersbach 1:100, auf Ebersbach-Grossschönau 1:80 und auf Grossschönau-Zittau wieder 1:100.

b 1. Eibau-Oberoderwitz ist 7 km lang, hat südöstliche Richtung und mündet bei Oberoderwitz in die Linie Löbau-Zittau. Sie ist eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1:80.

c. Bautzen-Schandau ist 64 km lang, benutzt bei zunächst südlicher Richtung das Thal der Spree, führt über Grosspostwitz, von wo aus eine Zweigbahn östlich nach Cunewalde abgeht, wendet sich bei Wilthen nach Westen, verlässt hiermit das Spreethal, läuft bis Niederneukirch parallel zu der Linie Bischofswerda-Zittau, nimmt dann wieder vorherrschend südliche Richtung an, beschreibt hierbei aber den Terrainverhaltnissen entsprechend gewaltige Krümmungen, entsendet bei Neustadt eine Zweigbahn westlich nach Dürröhrsdorf, nimmt bei Sebnitz südwestliche Richtung an, benutzt hierbei unter mehrfachem Uferwechsel das Thal des gleichnamigen Flusses, überschreitet bei Schandau auf fester Brücke die Elbe und mündet auf Station Schandau in die Linie Dresden-Bodenbach. Auf dieser Linie machten sich zahlreiche kleinere Tunnel erforderlich, bei Wendischfähre, kurz vor Schandau, aber auch der zweitgrösste des sächsischen Staatsbahnnetzes mit einer Länge von 377 m. Die Bahn ist durchweg eingleisig hergestellt, erscheint aber, wie vorstehend angegeben, auf der Strecke Wilthen-Niederneukirch doppelgleisig. Das Längengefäll ist ein überaus ungünstiges, und wiederholt kommt auf längere Strecken eine Maximalsteigung von 1:80 vor.

c 1. Grosspostwitz-Cunewalde ist 8 km lang, hat östliche Richtung und findet in Cunewalde ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1:40 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

c 2. Neustadt-Dürröhrsdorf ist 16 km lang, hat westliche Richtung, überbrückt bei Stolpen die Wesenitz und mündet auf Station Dürröhrsdorf in die Linie Pirna-Kamenz. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber

secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 80.

d. Bautzen-Königswartha ist 20 km lang, hat nordwestliche Richtung und findet bei dem Flecken Königswartha nahe der preussischen Grenze ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben.

e. Löbau-Ebersbach, ist 15 km lang, hat südwestliche Richtung, führt über Dürrhennersdorf, von wo aus eine Zweigbahn westlich nach Taubenheim zum Bau angeordnet ist und mündet auf Station Ebersbach in die Linie Bischofswerda-Zittau. Sie ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 60.

f. Löbau-Zittau, ist 34 km lang, hat vorherrschend südöstliche Richtung, beschreibt hierbei aber mehrere grosse Curven. Bis Dürrhennersdorf benutzt sie bei eigenen Gleiseanlagen gleiches Planum mit der vorgenannten Linie, führt dann über Herrnhut, von wo aus eine Zweigbahn nordöstlich nach Bernstadt zum Bau angeordnet ist, nimmt bei Oberoderwitz nordwestlich von Eibau die bereits behandelte Zweigbahn auf und läuft von Scheibe aus parallel zur Linie Bischofswerda-Zittau. Von Zittau aus geht eine Zweigbahn östlich nach Markersdorf und südöstlich die in Verwaltung und Betrieb der sächsischen Staatseisenbahnen befindliche Zittau-Reichenberger Privatbahn ab, während nordöstlich die preussische Staatsbahnlinie von Görlitz einfällt. Die Linie Löbau-Zittau ist eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 87.

f 1. Zittau-Markersdorf, ist 14 km lang, führt in östlicher Richtung über Reichenau und erreicht in Markersdorf, nahe der böhmischen Grenze, ihren Endpunkt. Sie ist als Schmalspurbahn gebaut, liegt mit 540 m auf öffentlicher Strasse und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 bezw. 4 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 40.

f 2. Zittau-Reichenberg ist 27 km lang, wovon 5 km im Königreich Sachsen und 22 km im österreichischen Kronlande Böhmen liegen. Die Bahn ist Eigenthum der gleichnamigen Gesellschaft, steht aber in Verwaltung und Betrieb der sächsischen Staatsbahnverwaltung. Sie beginnt in Zittau in directer Fortsetzung der Löbau-Zittauer Eisenbahn und führt in vorherrschend südöstlicher Richtung unter Benutzung des Neissethals und wiederholter Ueberbrückung des Flusses nach Reichenberg in Böhmen, wo sie wiederum directen Gleiseanschluss an die Südnorddeutsche Verbindungsbahn hat. Sie ist durchaus Gebirgsbahn mit 40 gewölbten Ueberbrückungen, 8 eisernen Brücken, 11 Futtermauern, einem 80 Fuss hohen Damm und einem 880 m langen Viaduct über das Neissethal bei Zittau. Die Bahn ist eingleisig; die Maximalsteigung beträgt allerdings nur 1 : 100, indess haben 15 km ein Längengefäll zwischen 1 : 100 und 1 : 199.

Die sämmtlichen Zweigbahnen südlich von der Linie Dresden-Görlitz liegen auf dem Lausitzer Gebirge, und die nördlich derselben, nach Königsbrück bezw. nach Königswartha auf der diesem vorgelagerten Berglandschaft.

IV. Dresden-Bodenbach ist in dem sächsischen Theil bis zur sächsisch-böhmischen Landesgrenze hinter Schöna 51 km lang und hat vorherrschend südöstliche Richtung. Sie beginnt in Dresden/Altstadt auf besonderem, dem Böhmischen Bahnhofe, steht aber durch die 4 km lange Dresdener Verbindungsbahn mit dem Leipziger und Görlitzer Bahnhofe in Dresden/Neustadt und mittelst besonderer Verbindungsgleise aus dieser heraus auch mit dem Berliner Bahnhofe in Dresden/Friedrichstadt in unmittelbarem Anschluss. Nachdem die

Verbindungsbahn innerhalb der Stadt die Elbe überschritten, bewegt sich die Bodenbacher Linie auf dem rechten Ufer des Stromes, hält sich zunächst noch in grösserer Entfernung von diesem, überbrückt auf dieser Strecke die Lockwitz, tritt bei Station Mügeln aber hart an ihn heran und folgt dem Flusslauf in allen Windungen durch das Elbsandsteingebirge (Sächsische Schweiz), zum Theil auf hohen Dämmen in dem engen Felsthal hinführend, zum Theil in die Felsen gesprengt. Bei Mügeln überschreitet sie die Müglitz und entsendet hier südlich eine Zweigbahn nach Geising, überbrückt dann bei Pirna die Gottleuba, entsendet hier gleichzeitig Zweigbahnen nördlich nach Kamenz und südlich nach Berggiesshübel, führt an der auf hohem Felsen gelegenen Festung Königstein vorüber, überbrückt hier die Biela, nimmt bei Schandau nordöstlich die bereits unter III c. behandelte Zweigbahn von Bautzen auf und findet auf der sächsich-böhmischen Landesgrenze zwischen Schöna und Niedergrund Fortsetzung in den Linien der k. k. priv. österreich-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft nach Bodenbach und weiter nach Prag. Die Eigenthumsgrenze deckt sich hier also mit der politischen Grenze, doch steht die 11,88 km lange österreichische Anschlussstrecke bis Bodenbach in pachtweisem Betrieb der sächsischen Staatsbahnverwaltung. Die Bahn ist durchweg doppelgleisig und hat ein auffallend günstiges Längengefäll, indem die Maximalsteigung nur 1 : 300 beträgt.

Zu dieser Linie gehören folgende Zweigbahnen:

a. Mügeln (bei Pirna)-Geising ist 36 km lang, steigt in südwestlicher Richtung unter Benutzung des Müglitzthales bei wiederholter Ueberbrückung des Flusses zum Erzgebirge auf, geht hierbei über Dohna, Glashütte, Barenstein, Lauenstein und erreicht bei der Stadt Geising nahe der böhmischen Grenze ihren Endpunkt. Sie ist als Schmalspurbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 30 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Pirna-Kamenz-preussische Grenze bei Strassgräbchen, ist 58 km lang und hat vorherrschend nördliche Richtung. Sie überschreitet unmittelbar bei Pirna auf fester Brücke die Elbe, tritt hiermit auf das Lausitzer Gebirge, nimmt bei Dürröhrsdorf die unter III c 2. behandelte Zweigbahn östlich von Neustadt auf, schneidet bei Arnsdorf die Linie Dresden-Görlitz, führt über Grossröhrsdorf, überbrückt bei Pulnitz den gleichnamigen Fluss, führt über Kamenz, von wo aus eine Zweigbahn südöstlich nach Elstra abgeht, und findet auf der sächsisch-preussischen Landesgrenze zwischen Strassgräbchen und Hohenbocka Fortsetzung in der preussischen Staatsbahnlinie über Lübbenau nach Berlin. Die Eigenthumsgrenze deckt sich hier also wieder mit der politischen Grenze, doch ist die 10,70 km lange Strecke von Kamenz ab der preussischen Staatsbahnverwaltung pachtweise zum Betriebe überlassen (cfr. Seite 794 unter a.). Die Theilstrecken Pirna-Dürröhrsdorf und Arnsdorf-Grossröhrsdorf mit zusammen 21 km sind doppelgleisig, die übrigen Theilstrecken aber nur eingleisig. Das Längengefäll beträgt auf Pirna-Dürröhrsdorf 1 : 60, auf den übrigen Theilstrecken aber nur 1 : 100.

b 1. Kamenz-Elstra ist 8 km lang und führt in südöstlicher Richtung bis zur Stadt Elstra. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 80 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

c. Pirna-Berggiesshübel, ist 15 km lang, steigt aus dem Elbthal in südlicher Richtung zum Erz- bezw. Elbsandsteingebirge auf und erreicht bei Berg-

giesshübel ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut hat ein Steigungsmaximum von 1 : 40 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

V. Dresden-Freiberg-Chemnitz-Zwickau-Werdau ist 137 km lang, hat vorherrschend südwestliche Richtung und liegt auf dem Erzgebirge. Sie beginnt auf dem böhmischen Bahnhofe in Dresden, benutzt zunächst das Thal der Weiseritz, durchzieht in diesem den Plauenschen Grund unter Entsendung zahlreicher, aber nur als Anschlussgleise zu betrachtenden Zweig- und Stichbahnen in die Grubenfelder des dortigen Steinkohlenreviers, entsendet bei Potschappel eine Zweigbahn nordwestlich nach Wilsdruff, bald darauf bei Hainsberg eine solche südlich nach Kipsdorf, führt über Tharandt, verlässt bei Station Hökendorf die Weiseritz, benutzt dann bis Klingenberg das Seerenbachthal, überschreitet bei Freiberg die Freiberger Mulde, schneidet hier gleichzeitig die unter I e behandelte Linie Riesa-Moldau und ausserdem geht von hier aus eine Zweigbahn nordöstlich nach Halsbrücke. Weiter bei Oederan überbrückt sie die Flöha, entsendet bei der Station Flöha Zweigbahnen südöstlich nach Reitzenhain und südlich nach Weipert, dann nach Ueberbrückung der Zschopau nimmt sie bei Niederwiesa die unter I b 1. behandelte Zweigbahn nordöstlich von Rosswein auf und trifft nun auf den Eisenbahnknotenpunkt Chemnitz. Hier fällt von Nordosten her die demnächst zu behandelnde Hauptbahn von Riesa ein, und andererseits strahlen Zweigbahnen nordwestlich über Geithain nach Leipzig und nach Kieritzsch sowie südwestlich über Aue nach Adorf aus. Die Bahn überbrückt innerhalb der Stadt den Chemnitzfluss, entsendet dann bei Wüstenbrand eine Zweigbahn südlich über Lugau nach Höhlteich und bei St. Egidien eine solche südöstlich über Höhlteich und Stollberg nach Zwönitz. Bald darauf bei Glauchau überschreitet sie die Zwickauer Mulde, nimmt hier gleichzeitig die unter I g behandelte Zweigbahn nordöstlich von Wurzen auf, benutzt nun das Thal des eben erwähnten Flusses, entsendet bei Schönbörnchen eine Zweigbahn nordwestlich nach Gössnitz, bei Mosel eine solche südöstlich nach Ortmannsdorf und trifft dann auf den Eisenbahnknotenpunkt Zwickau. Hier strahlen Zweigbahnen südöstlich über Aue nach Johanngeorgenstadt und südwestlich über Falkenstein nach Oelsnitz aus, die Hauptbahn aber wendet sich scharf nach Westen und mündet nach 7 km und nach Ueberbrückung der Pleisse in die Linie Leipzig-Hof, an welche sie mittelst zweier Curven nördlich in Richtung auf Werdau und südlich in Richtung auf Neumark angeschlossen ist. Die Bahn ist durchweg doppelgleisig; die Maximalsteigung beträgt auf Dresden-Freiberg 1 : 40, auf Dresden-Flöha 1 : 60, von da aus aber nur noch, jedoch wiederholt, 1 : 100.

Zu dieser Linie gehören unmittelbar bezw. mittelbar folgende Zweigbahnen:

a. Potschappel-Wilsdruff, ist 11 km lang, hat nordwestliche Richtung und findet in Wilsdruff ihren Endpunkt. Sie ist als Schmalspurbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 30 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Hainsberg-Kipsdorf, ist 26 km. lang, steigt in südlicher Richtung unter Benutzung des Thals der Rothen Weisseritz zum Erzgebirge auf, führt über Rabenau, Dippoldiswalde und Schmiedeberg und findet bei Kipsdorf ihren Endpunkt. Sie ist als Schmalspurbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 33 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von theils 3 Minuten, theils 4 Minuten pro 1 km betrieben.

b 1. Freiberg-Halsbrücke ist 8 km lang und führt im Thal der Freiberger Mulde in nördlicher Richtung bis zu dem Flecken Halsbrücke. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 40 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

c. Flöha-Reitzenhain, ist 58 km lang, steigt bei südöstlicher Richtung unter Benutzung des Thals der Flöha unter mehrfacher Ueberbrückung des Flusses zum Erzgebirge auf. Sie geht zunächst nördlich und parallel der Hauptbahn, ist dann über diese hinweggeführt, geht über Hohenfichte, von wo aus eine Zweigbahn östlich nach Eppendorf zur Ausführung angeordnet ist, dann über Grünhainichen und trifft später auf Station Pockau/Lengefeld. Hier entsendet sie eine Zweigbahn südöstlich nach Olbernhau, während die Hauptlinie sich nach Süden wendet, hiermit den Flöhafluss verlässt, unter zahlreichen durch das Terrain bedingten Krümmungen über Marienberg führt und auf der sächsisch-böhmischen Landesgrenze hinter Reitzenhain in der Buschtiehrader Eisenbahn Fortsetzung nach Kommotau bezw. in das böhmische Kohlenrevier findet. Die Eigenthumsgrenze deckt sich hier also mit der politischen Landesgrenze, doch ist die 1,00 km lange Grenzstrecke von Reitzenhain aus an die Buschtiehrader Eisenbahn pachtweise zum Betriebe überlassen. Die Bahn ist als eingleisige Vollbahn hergestellt, doch wird die Theilstrecke Pockau-Reitzenhain secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Auf der Thalstrecke Flöhau-Pockau beträgt die Maximalsteigung 1 : 100, auf Pockau-Reitzenhain aber 1 : 50.

c 1. Pockau-Olbernhau, ist 11 km lang, bedient sich bei ihrem weiteren Aufstieg in das Erzgebirge wieder noch des Flöhathals und findet bei Olbernhau nahe der böhmischen Grenze ihren Endpunkt. Sie ist gleichfalls eingleisig, als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 90.

d. Flöha-Annaberg-Weipert, ist in dem sächsischen Theil bis zur sächsisch-böhmischen Landesgrenze 62 km lang und steigt in südlicher Richtung unter Benutzung des Thals der Zschopau bei mehrfachem Uferwechsel zum Erzgebirge auf. Sie führt über die Stadt Zschopau, entsendet dann bei Wilischthal eine Zweigbahn westlich nach Thum und nach Ehrenfriedersdorf, geht über Wolkenstein, von wo aus eine Zweigbahn südöstlich nach Jöhstadt zum Bau angeordnet ist, trennt sich nun vom Fluss, entsendet bei der nächsten Station Schönfeld eine Zweigbahn westlich nach Geyer, dann bei Buchholz hinter Annaberg eine Zweigbahn westlich nach Schwarzenberg und findet auf der Grenze vor Weipert Fortsetzung in der Buschtiehrader Bahn nach Kommotau bezw. in das böhmische Kohlenrevier. Die Eigenthumsgrenze liegt also auch hier auf der Landesgrenze, doch ist die Strecke von der Grenze bis Weipert seitens der sächsischen Staatseisenbahn pachtweise in Betrieb genommen. Die Bahn ist als eingleisige Vollbahn gebaut, doch wird die 19 km lange Endstrecke Annaberg-Weipert secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben. Das Längengefäll ist ein sehr ungünstiges, indem 36 km Steigungen über 1 : 200 bis 1 : 63 hinauf haben.

d 1. Wilischthal-Thum bezw. Ehrenfriedersdorf, ist zusammen 16 km lang, führt in südwestlicher Richtung unter Benutzung des Wilischbachthales zunächst nach Oberherold und gabelt sich hier in die nur noch kurzen Strecken nach den Städten Thum bezw. Ehrenfriedersdorf. Die Bahn ist als Schmalspurbahn gebaut, benutzt auf 420 m öffentliche Strassen, hat eine Maximal-

steigung von 1 : 400 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben.

d 2. Schönfeld-Geyer, ist 9 km lang, hat westliche Richtung und findet bei der Stadt Geyer ihren Endpunkt. Sie ist als Spmalspurbahn gebaut, benutzt auf 3,41 km öffentliche Strassen, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 30 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben.

d 3. Buchholz-Schwarzenberg ist 25 km lang, hat vorherrschend westliche Richtung, entsendet bei Walthersdorf und dann bei Grünstädtel Zweigbahnen südlich nach Crottendorf bezw. nach Rittersgrün und mündet auf Station Schwarzenberg in die Linie Zwickau-Johanngeorgenstadt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 40 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben.

d 4. Walthersdorf-Crottendorf, ist 5 km lang, hat südliche Richtung und findet bei Crottendorf ihren Endpunkt. Sie ist als Schmalspurbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 40 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben.

d 5. Grünstädtel-Rittersgrün, ist 12 km lang, hat südliche Richtung und findet bei Rittersgrün ihren Endpunkt. Sie ist als Schmalspurbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 30 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben.

e. Chemnitz-Geithain-Leipzig bezw. Geithain-Kieritzsch, ist in der gemeinschaftlichen Strecke Chemnitz-Geithain 37 km, auf Geithain-Leipzig 44 km, auf Geithain-Kieritzsch 25 km lang und hat in allen Theilen nordwestliche Richtung. Sie benutzt zunächst das Thal des Chemnitzflusses bis Cossen, entsendet auf dieser Strecke bei Wittgensdorf eine Zweigbahn südwestlich nach Limbach, führt über Burgstädt, kreuzt auf Station Cossen die bereits behandelte Linie Glauchau-Wurzen, überschreitet hier auf einem 381 m langen und 67 m hohen Viaduct das Muldethal, entsendet bei Narsdorf Zweigbahnen nordöstlich nach Rochlitz und südlich nach Penig und gabelt sich bei Geithain in die Linien nach Leipzig und nach Kieritzsch.

Die Erstere führt über Lausigk, Liebertwolkwitz und vereinigt sich bei Paunsdorf, 5 km vor Leipzig, mit der Linie Dresden-Leipzig.

Die Kieritzscher Linie führt über Borna, überbrückt bei Lobstädt die Pleisse und mündet bei Kieritzsch in die Linie Leipzig-Hof. Die Bahn ist in allen drei Theilen eingleisig; die Maximalsteigung beträgt auf Chemnitz-Cossen 1 : 95, auf Cossen-Geithain-Kieritzsch und Geithain-Lausigk 1 : 100, auf Lausigk-Leipzig aber nur 1 : 120.

e 1. Wittgensdorf-Limbach, ist 6 km lang, hat südwestliche Richtung und findet in Limbach ihren Endpunkt. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100.

e 2. Narsdorf-Rochlitz, ist 9 km lang, hat nordöstliche Richtung und mündet auf Station Rochlitz in die Linie Wurzen-Glauchau, doch ist die Fortsetzung östlich bis Waldheim an der Linie Riesa-Chemnitz bereits zum Bau angeordnet. Sie ist als eingleisige Vollbahn hergestellt, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 50.

e 3. Narsdorf-Penig, ist 11 km lang, hat südliche Richtung und mündet bei Penig in die Linie Wurzen-Glauchau. Auch diese Linie wird, als eingleisige Vollbahn gebaut, gegenwärtig mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Mi-

nuten pro 1 km secundär betrieben und hat gleichfalls ein Steigungsmaximum von 1 : 50.

f. Chemnitz-Aue-Adorf ist 115 km lang und hat vorherrschend südwestliche Richtung. Sie benutzt bei ihrem Aufstieg zum Erzgebirge zunächst das Thal des Chemnitzflusses bis zur Station Altchemnitz, und dann dasjenige der Zwönitz bis zur gleichnamigen Station, wo die später zu behandelnde Linie von St. Egidien einfällt. Hierauf schneidet sie bei Aue die Linie Zwickau-Johanngeorgenstadt, tritt hier in das Thal der Zwickauer Mulde, welche sie flussaufwärts über Eibenstock, Wilzschhaus und Jägersgrün bis Schöneck begleitet, überbrückt bei Zwota die Zwotau, entsendet hier eine Zweigbahn östlich nach Klingenthal und mündet auf Station Adorf in die Linie Plauen-Eger. Die Bahn ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber auf der 32 km langen Endstrecke Jägersgrün-Adorf secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung beträgt auf Chemnitz-Zwönitz 1 : 40, auf Zwönitz-Aue 1 : 100 und von Aue ab wiederholt 1 : 40.

f 1. Zwota-Klingenthal-böhmische Grenze, ist 9 km lang, hat östliche Richtung, benutzt das Thal der Zwotau, führt über Klingenthal und findet auf der Grenze, bald hinter dieser Station in der Buschtiehrader Eisenbahn Fortsetzung über Grasslitz nach Falkenau an der Linie Prag-Kommotau-Eger. Die Eigenthumsgrenze deckt sich mit der politischen Landesgrenze, doch ist die 0,21 km lange Strecke von Klingenthal bis an die Grenze der Buschtiehrader Eisenbahn pachtweise zum Betriebe überlassen. Die Bahn ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 50.

g. Wüstenbrand-Höhlteich ist 13 km lang, führt in südlicher Richtung durch das Lugauer Steinkohlenrevier über Lugau nach Höhlteich, Station der Linie St. Egidien-Zwönitz. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit 2 Minuten Fahrgeschwindigkeit pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100.

h. St. Egidien-Stollberg-Zwönitz ist 36 km lang, hat vorherrschend südöstliche Richtung, weicht aber in beträchtlichen Krümmungen von dieser ab. Sie führt durch das Oelsnitzer Steinkohlenrevier über Lichtenstein und Oelsnitz, nimmt bei Höhlteich die soeben behandelte Zweigbahn von Wüstenbrand auf, geht über Stollberg und mündet auf Station Zwönitz in die Linie Chemnitz-Aue-Adorf. Die Theilstrecke St. Egidien-Stollberg ist, aus den 70er Jahren stammend, als eingleisige Vollbahn, die erst neuerdings eröffnete Reststrecke als normalspurige Secundärbahn gebaut, doch wird die ganze Linie secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung beträgt wiederholt 1 : 80.

h. Schönbörnchen-Gössnitz ist 12 km lang, führt in nordwestlicher Richtung über die Fabrikstadt Meerane, tritt bald darauf in das Herzogthum Sachsen-Altenburg, überbrückt die Pleisse und mündet bei Gössnitz in die Linie Leipzig-Hof, findet aber über diese hinaus auch Fortsetzung westlich bis Gera. Die Bahn ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100.

i. Mosel-Ortmannsdorf ist 14 km lang, überschreitet bei südöstlicher Richtung die Zwickauer Mulde, tritt hierauf in das Thal des Mülsenbaches, durchzieht die in demselben sich durchweg aneinander reihenden Ortschaften und erreicht bei Ortmannsdorf ihren Endpunkt. Sie ist als Schmalspurbahn ge-

baut, hat eine Maximalsteigung von 1:60 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

k. Zwickau-Schwarzenberg-Johanngeorgenstadt ist 58 km lang, benutzt zu ihrem Aufstieg ins Erzgebirge zunächst das Thal der Zwickauer Mulde, führt in diesem über Wilkau, wo eine Zweigbahn südlich nach Saupersdorf abgeht, entsendet weiter bei Niederschlema eine solche südwestlich nach Schneeberg, kreuzt bei Aue die Linie Chemnitz-Aue-Adorf, verlässt hier gleichzeitig das Muldethal, tritt aber unmittelbar wieder in das des Schwarzwassers, welches sie nun unausgesetzt benutzt, nimmt bei Schwarzenberg östlich die Zweigbahn von Annaberg/Buchholz auf und erreicht bei Johanngeorgenstadt hart an der böhmischen Grenze ihren Endpunkt. Die 41 km lange Theilstrecke Zwickau-Schwarzenberg ist als Vollbahn gebaut, wird auch als solche betrieben und hat auf der Anfangstrecke Zwickau-Wilkau 2 Gleise. Die 17 km lange Endstrecke Schwarzenberg-Johanngeorgenstadt dagegen ist als normalspurige Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben. Auf der Strecke Zwickau-Schwarzenberg kommen grössere Steigungen als 1:100 nicht vor, dagegen hat die Endstrecke ein Steigungsmaximum von 1:40. Auf der Anfangstrecke bei Zwickau schliessen sich an diese Linie die Oberhohndorf-Reinsdorfer und Bockwaer Kohlenbahnen an, von welchen die Erstere im Betrieb der sächsischen Staatsbahnverwaltung steht.

k 1. Wilkau-Saupersdorf ist 10 km lang, führt in südlicher Richtung über die Stadt Kirchberg und findet gegenwärtig noch in Saupersdorf ihren Endpunkt, doch ist die Verlängerung weiter nach Süden bis zur Station Wilzschhaus der Linie Chemnitz-Aue-Adorf bereits zur Ausführung angeordnet. Die Bahn ist schmalspurig hergestellt, benutzt auf $4{,}_{62}$ km öffentliche Strassen, hat ein Steigungsmaximum von 1:41 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 bezw. 4 Minuten pro 1 km betrieben.

k 2. Niederschlema-Schneeberg ist 5 km lang, hat südwestliche Richtung und findet bei der Stadt Schneeberg ihren Endpunkt. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1:40.

l. Zwickau-Lengenfeld-Falkenstein-Oelsnitz ist 58 km lang, hat bis Falkenstein südliche und dann südwestliche Richtung. Sie führt über Lengenfeld und Auerbach, nimmt bei Falkenstein eine später zu behandelnde Zweigbahn nordwestlich von Herlasgrün auf und mündet bei Oelsnitz i. V. in die Linie Plauen-Eger. Sie ist eingleisig, hat auf Zwickau-Falkenstein ein Steigungsmaximum von 1:60 und auf Falkenstein-Oelsnitz ein solches von 1:78.

Die von der Hauptlinie Dresden-Chemnitz-Werdau südlich ausstrahlenden Zweigbahnen liegen ausnahmslos auf dem Erzgebirge, aber auch die nördlich gelegenen gehören den Vorbergen desselben an und nur die Strecke Geithain-Leipzig reicht in die Ebene hinab.

VI. Riesa-Chemnitz ist 65 km lang, liegt mit ihrem ersten Theil in der Ebene, führt in südwestlicher Richtung über Grossbauchlitz, wo die bereits behandelte Schmalspurbahn von Oschatz einfällt, schneidet bei Döbeln die neuere Linie Dresden-Leipzig, überschreitet hier gleichzeitig die Freiberger Mulde, tritt damit auf die dem Erzgebirge vorgelagerte Berglandschaft, überbrückt bald auch die Zschopau und hält sich nun bis Chemnitz in der Nähe dieses Flusses auf dessen linkem Ufer. Auf dieser Strecke führt sie über Waldheim, von wo aus eine Zweigbahn westlich nach Rochlitz zum Bau angeordnet ist, weiter über Mittweida und mündet auf dem Eisenbahnknotenpunkt Chemnitz in die Linie

Dresden-Werdau. Die Bahn ist doppelgleisig; 42 km derselben liegen in Steigungen von 1 : 100 bis 1 : 200.

VII. Leipzig-Plauen-Hof bezw. Plauen-Eger ist in der gemeinschaftlichen Strecke Leipzig-Plauen 127 km, auf Plauen-sächsisch/bayerische Grenze gegen Hof 25 km und auf Plauen-Eger 74 km lang. Sie hat vorherrschend südliche Richtung, liegt bis Altenburg in der Ebene, steigt dann aber zu dem nordwestlichen Rande des Erzgebirges bezw. Elstergebirges auf. Sie beginnt in Leipzig auf besonderem, dem Bayerischen Bahnhofe, welcher jedoch mittelst der Leipziger Verbindungsbahn mit sämmtlichen in Leipzig mündenden Linien in Anschluss steht. Sie tritt unmittelbar bei Leipzig in die Wiesengründe der Pleisse, welche sie bis zur Quelle in der Höhe von Werdau begleitet, überbrückt vor Gaschwitz den Fluss und tritt damit auf dessen linkes Ufer. Bei Gaschwitz fällt eine gleichfalls vom Bayerischen Bahnhofe ausgehende und über den Vorort Plagwitz Lindenau führende Zweigbahn in die Hauptlinie ein, und andererseits geht hier südwestlich eine Zweigbahn nach Meuselwitz und weiter nach Ronneburg ab. Bei Kieritzsch mündet südöstlich in Richtung gegen Leipzig die Linie von Chemnitz-Geithain, hinter Breitingen tritt die Bahn in das Herzogthum Altenburg, führt hier über die Hauptstadt Altenburg, wo sich westlich die im Betrieb der sächsischen Staatsbahn stehende Altenburg-Zeitzer Privatbahn anschliesst. Sie durchbricht hier in 375 Meter langem, dem drittgrössten Tunnel der sächsischen Staatsbahnen, den Altenburger Schlossberg, überschreitet bald darauf abermals die Pleisse, nimmt bei Gössnitz eine Zweigbahn südöstlich von Schönbörnchen auf, entsendet hier gleichzeitig eine solche westlich nach Gera, tritt bei Frankenhausen wieder in das Königreich Sachsen ein, führt über die Fabrikstadt Crimmitschau, über Werdau, wo östlich die Linie von Dresden Chemnitz-Zwickau einfällt, und entsendet hier gleichzeitig eine Zweigbahn westlich nach Weida und weiter bei Neumark ebenfalls westlich eine solche nach Greiz. Von hier aus bewegt sich die Bahn im sächsischen „Vogtlande“, welcher Name aus der Zeit des Mittelalters herüber genommen worden ist und jene Landschaft bezeichnete, welche als unmittelbarer Besitz der deutschen Kaiser durch Vögte verwaltet wurde. Innerhalb des Königreichs Sachsen umfasst diese Landschaft die Amtshauptmannschaften Plauen und Oelsnitz, also den südwestlichen Theil des Landes. Nachdem die Bahn die Fabrikstadt Reichenbach passirt hat, überschreitet sie bei Netzschkau auf gewaltigem 512 Meter langem und 74 Meter hohem Viaduct das Göltzschthal, entsendet bei Herlasgrün eine Zweigbahn südöstlich nach Falkenstein, überschreitet dann bei Jocketa mittelst eines 281 Meter langen und 69 Meter hohen Viaducts das Thal der Weissen Elster, schneidet gleichzeitig die Linie Wolfsgefährt-Weischlitz, benuzt von hier aus das Elsterthal und trifft in diesem auf die Station Plauen. Hier gabelt sie sich in die Linie nach Hof und nach Eger.

Die Erstere nimmt nun zunächst westliche Richtung an, verlässt damit das Elsterthal, entsendet bei Mehltheuer eine Zweigbahn nördlich nach Weida, bei Schönberg nordwestlich eine solche nach Greiz, und ausserdem ist von hier aus eine solche westlich nach Hirschberg a. d. Saale (in Reuss) zum Bau angeordnet. Nun wendet sich die Bahn scharf nach Süden und findet auf der sächsisch/bayerischen Landesgrenze hinter Gutenfürst Fortsetzung in der bayerischen Staatsbahn nach Hof, Lichtenfels, Nürnberg und München. Die Eigenthumsgrenze deckt sich hier mit der politischen Landesgrenze, doch steht die 13,04 km lange Strecke von der Grenze bis Hof in pachtweisem Betrieb der sächsischen Staatsbahnverwaltung (cfr. Seite 599 unter I.).

Die Linie nach Eger behält die alte Richtung bei und verbleibt auch in dem Thal der Elster, führt bis Weischlitz parallel zu der auf besonderem Planum angelegten Endstrecke der Zweigbahn Wolfsgefährt-Weischlitz, nimmt bei Oelsnitz die bereits behandelte Zweigbahn Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz, bei Adorf die Linie Chemnitz-Aue-Adorf auf, überschreitet bei Bad Elster den Elsterfluss und trennt sich hiermit von diesem, tritt zwischen Brambach und Voitersreuth auf böhmisches Gebiet über, läuft nun parallel mit der bayerischen Linie Oberkotzau-Eger, geht über Franzensbad, wo östlich ein Zweig der Buschtiehrader Bahn einmündet und endet auf dem Eisenbahnknotenpunkt Eger, wo ausserdem Linien von Nürnberg, von München-Regensburg, von Wien-Pilsen und von Prag bezw. Aussig-Kommotau einfallen. Hier reicht also Eigenthum, Verwaltung und Betrieb der sächsischen Staatseisenbahn bis Eger.

Die ganze Linie von Leipzig bis Hof bezw. Eger hat Doppelgleise. Die Steigungsverhältnisse sind bis Altenburg günstig, indem das Maximum 1 : 200 nicht übersteigt; von hier erhöht sich dasselbe bis Gössnitz auf 1 : 185, weiter bis Werdau auf 1 : 120 und beträgt zwischen Werdau und Plauen wiederholt 1 : 100. Die Hofer Endstrecke hat auch weiterhin eine Maximalsteigung von 1 : 100, die Egerer Linie dagegen auf Plauen-Oelsnitz eine solche von 1 : 95, auf Oelsnitz-Adorf von 1 : 100 auf Adorf-Eger aber von 1 : 60.

Zu diesen Linien gehören folgende Zweigbahnen:

a. Leipzig (Bayerischer Bahnhof) - Plagwitz/Lindenau - Gaschwitz ist 17 km lang, führt vom Bayerischen Bahnhof in nordwestlicher Richtung unter Ueberschreitung der Pleisse und der Weissen Elster nach Plagwitz Lindenau und von da aus in südöstlicher Richtung, wiederum unter Ueberschreitung beider Flüsse, an die Hofer Linie nach Gaschwitz zurück. Die Linie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat auf der erstgenannten Theilstrecke ein Steigungsmaximum von 1 : 90, auf der nach Gaschwitz ein solches von 1 : 185 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2,4 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Gaschwitz-Meuselwitz ist 28 km lang, führt in südwestlicher Richtung über Zwenkau und Groitsch, überbrückt die Schnauder, tritt kurz vor Lucka auf altenburgisches Gebiet über und mündet bei Meuselwitz in die Altenburg-Zeitzer Privatbahn. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2,4 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100.

c. Meuselwitz - Ronneburg ist herzoglich altenburgische Staatsbahn in pachtweisem Betrieb der sächsischen Staatsbahnverwaltung, hat eine Länge von 25 km und liegt durchweg im Herzogthum Altenburg. Sie bildet die unmittelbare Fortsetzung der vorigen Linie in südwestlicher Richtung, führt über Grossbraunshain, überbrückt die Sprotte und mündet auf Station Ronneburg in die Linie Gössnitz-Gera. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat bei der hier bereits hügeligen Gestaltung des Terrains ein Steigungsmaximum von 1 : 60 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

d. Altenburg - Zeitz ist Privatbahn im Besitz der gleichnamigen Gesellschaft, steht aber für Rechnung dieser in Betrieb der sächsischen Staatsbahnverwaltung. Sie ist 25 km lang und liegt in dem hier bereits wellenförmigen südlichsten Theil des norddeutschen Tieflandes. Sie beginnt auf dem sächsischen Staatsbahnhofe in Altenburg, führt in vorherrschend nordwestlicher Richtung über Rositz und Meuselwitz, überbrückt hier die Schnauder, tritt kurz darauf auf preussisches Gebiet über und mündet auf Station Zeitz in die preussische

Staatsbahnlinie Weissenfels-Gera-Probstzella. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 90.

e. Gössnitz-Gera ist 35 km lang und liegt fast durchweg im Herzogthum Altenburg auf gleichfalls hügeligem Terrain. Sie führt in vorherrschend südwestlicher Richtung, zum Theil das Schnauderthal benutzend, über Schmölln und Ronneburg, nimmt hier die eben behandelte Linie nördlich von Meuselwitz auf, tritt bald darauf in das Fürstenthum Reuss j. L. (unterländischer Bezirk), geht über die Station Gera/Pforten, von wo aus eine Verbindungsbahn südlich nach Wolfsgefährt zur Ausführung angeordnet ist, mündet auf Station Gera in die preussische Staatsbahnlinie Weissenfels-Probstzella und findet andererseits in der Weimar-Geraer Privatbahn Fortsetzung weiter nach Westen. Sie ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 85.

f. Werdau-Weida ist 33 km lang, führt zunächst in nordwestlicher Richtung über Seelingstädt, berührt dann auf kurze Strecke Altenburger Gebiet sowie eine meiningensche Exclave, tritt hinter Gauern in den Neustädter Kreis des Grossherzogthums Sachsen-Weimar, überbrückt bei Wünschendorf die Weisse Elster, kreuzt hier gleichzeitig die Linie Wolfsgefährt-Weischlitz und endet in Weida auf besonderem, dem sächsischen Bahnhofe, von welchem jedoch eine Verbindungsbahn nach dem Bahnhofe der Linie Mehltheuer-Weida in Weida/Altstadt hinüberführt, hat aber auch Gleiseverbindung nach dem dritten, dem preussischen Staatsbahnhof in Weida. Mit ihrer Anfangstrecke liegt die Bahn auf hügeligem Terrain, steigt dann aber noch zum Thüringer Walde auf, woraus sich eine Maximalsteigung von 1 : 70 ergiebt. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

g. Weida-Mehltheuer ist 35 km lang und hat südwestliche Richtung. Sie lehnt sich auf Bahnhof Weida/Altstadt an die eben erwähnte Verbindungsbahn an, benutzt zunächst das Thal des Weidaflusses, tritt nach 4 km auf fürstlich reussisches Gebiet (ä. L.), dann hinter Zeulenroda aber in das Königreich Sachsen ein, führt hier über Pausa, überbrückt die Weida und mündet auf Station Mehltheuer in die Strecke Plauen-Hof. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 74 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

h. Wolfsgefährt-Weischlitz ist 55 km lang, beginnt auf dem im Neustädter Kreise des Grossherzogthums Sachsen-Weimar gelegenen preussischen Staatsbahnhofe Wolfsgefährt der Linie Weissenfels-Gera-Probstzella, doch ist, wie schon vorstehend bei VII e. erwähnt, eine Verbindungsbahn von hier aus nach der Station Gera/Pforten der sächsischen Staatsbahnlinie Gössnitz-Gera zum Bau angeordnet. Die Bahn benutzt in ihrer ganzen Länge das Thal der Weissen Elster, woraus sich eine zunächst südöstliche und dann von Greiz aus eine südwestliche Richtung ergiebt. Da dieser Fluss als natürliche Grenze zwischen dem Erz- bezw. Elstergebirge und dem Thüringer Walde angesehen werden muss, so gehört sie in Folge mehrfachen Uferwechsels theils diesem, theils jenem Gebirge an. Bei der ersten Station Wünschendorf kreuzt sie die Linie Werdau-Weida, tritt hinter Berga in das Fürstenthum Reuss ä. L., führt in diesem über Greiz, woselbst östlich die Linie von Neumark mündet, erreicht vor Elsterberg das königlich sächsische Gebiet, führt hier durch einen 357 Meter langen Tunnel, tritt bei Plauen, woselbst sie einen eigenen, den unteren Bahnhof, hat, an die Linie Plauen-Eger heran und führt parallel zu dieser, aber durch die Weisse

Elster von ihr getrennt, bis Weischlitz, wo sie unter Ueberbrückung des Flusses in die Egerer Linie mündet. Die Bahn ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 140.

i. Neumark-Greiz ist 14 km lang, führt in westlicher Richtung über Brunn, tritt hierauf in das Fürstenthum Reuss ä. L. und mündet auf Station Greiz in die Linie Wolfsgefährt-Weischlitz. Sie liegt auf den westlichen Abhängen des Erzgebirges, hat eine Maximalsteigung von 1 : 60 und ist eingleisig.

k. Herlasgrün-Falkenstein ist 22 km lang, hat vorherrschend südöstliche Richtung, beschreibt hierbei aber, auf dem Erzgebirge gelegen, zahlreiche durch die Terrainverhältnisse bedingte Krümmungen. Sie führt über Treuen, tritt bei Auerbach an die Linie Zwickau-Lengenfeld-Falkenstein-Oelsnitz heran, hat aber einen besonderen, den oberen Bahnhof und führt von hier aus parallel zu dieser bis Falkenstein, wo sie in die Oelsnitzer Linie mündet, doch ist die Verlängerung über Falkenstein hinaus südlich an die Linie Chemnitz-Aue-Adorf in der Nähe der Station Schöneck bereits zur Ausführung angeordnet. Die Bahn ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2,4 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 90.

l Schönberg-Schleiz ist in der sächsischen Theilstrecke bis zur sächsisch-reussischen Landesgrenze hinter Langenbuch 6 km lang, führt bei westlicher Richtung über die Stadt Mühltroff, überbrückt hier die Wiesenthal (Nebenfluss der Saale), geht über Langenbuch und findet auf der Grenze gegen das Fürstenthum Reuss j. L. Fortsetzung in der 9 km langen fürstlich reussischen Staatsbahnstrecke bis zur Station Schleiz, wo sie ihren Endpunkt findet. Der reussische Antheil steht gegenwärtig nur pachtweise in Verwaltung und Betrieb der sächsischen Staatseisenbahnen, geht demnächst aber auch in das Eigenthum der königlich sächsischen Regierung über (cfr. Seite 904/5). Die ganze Linie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat, auf dem Thüringer Walde gelegen, ein Steigungsmaximum von 1 : 80 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2,4 Minuten pro 1 km betrieben.

VIII. Summarisch sind noch ausser den vorstehend besonders behandelten Linien die Kohlenzweigbahnen im Plauenschen Grunde und im Oelsnitz/Lugauer Revier, die Elbkaibahnen bei Dresden und Riesa, die Zweigbahn nach dem Dresdener Packhof sowie die Verbindungsbahnen bei Grossenhain, Riesa und Flöha mit zusammen 32 km aufzuführen.

Die Elbe wird in den sächsischen Staatsbahnen sechsmal überschritten und zwar bei Schandau in der Linie Schandau-Neustadt, bei Pirna in der Linie Pirna-Kamenz, innerhalb der Stadt Dresden in der Dresdener Verbindungsbahn, bei Niederwartha in der Linie Dresden-Elsterwerda, bei Meissen in der Linie Coswig-Döbeln-Borsdorf (Leipzig) und bei Riesa in der Linie Dresden-Riesa-Leipzig. Tunnels sind 36 Stück vorhanden in einer Gesammtlänge von 5,8 km.

Wie aus den vorstehenden Beschreibungen der einzelnen Linien hervorgeht, haben die königlich sächsischen Staatseisenbahnen 27 Anschlussstationen bezw. Anschlusspunkte an die Bahnnetze bezw. an die Linien fremder Verwaltungen mit 4 Anschlüssen an den preussischen Eisenbahndirectionsbezirk Berlin: auf der Grenze hinter Löbau gegen Görlitz, auf der Grenze hinter Strassgräbchen gegen Hohenbocka, in Grossenhain und in Zittau; mit 7 Anschlüssen an den preussischen Eisenbahndirectionsbezirk Erfurt: in Elsterwerda, bei Röderau, in Leipzig (mittelst Verbindungsbahn gegen Eilenburg, gegen

Bitterfeld, gegen Corbetha und gegen Zeitz), in Plagwitz Lindenau, in Gera, in Wolfsgefährt und in Weida; mit 1 Anschluss an den preussischen Eisenbahndirectionsbezirk Magdeburg: in Leipzig (mittelst Verbindungsbahn gegen Halle): mit 2 Anschlüssen an die Altenburg-Zeitzer Privatbahn (in pachtweisem Betrieb der sächsischen Staatsbahnen): in Altenburg und in Meuselwitz; mit 2 Anschlüssen an die herzoglich-altenburgische Staatsbahn (in pachtweisem Betrieb der sächsischen Staatseisenbahnen): in Meuselwitz und in Ronneburg; mit 1 Anschluss an die Staatsbahn des Fürstenthums Reuss j. L. (im pachtweisem Betrieb der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung): auf der Grenze hinter Langenbuch gegen Schleiz; mit 3 Anschlüssen an die bayerischen Staatsbahnen: auf der Grenze hinter Gutenfürst gegen Hof, in Franzensbad in Böhmen (an die Pachtbahn Oberkotzau-Eger) sowie in Eger in Böhmen (an die Pachtbahn Oberkotzau-Eger und an die Staatsbahnlinien Eger-Regensburg-München und Eger-Nürnberg); mit 1 Anschluss an die Zittau-Reichenberger Privatbahn (in Betrieb der sächsischen Staatsbahnverwaltung): in Zittau; mit 1 Anschluss an die Oberhohndorf-Reinsdorfer Privatbahn (in Betrieb der sächsischen Staatsbahnverwaltung): in Schedewitz bei Zwickau; mit 1 Anschluss an die Bockwaer Privatbahn: in Cainsdorf bei Zwickau; mit 10 Anschlüssen an das österreichische Bahnnetz und zwar mit 5 solchen an die Buschtiehrader Eisenbahn: in Franzensbad gegen Prag, in Eger gleichfalls gegen Prag, auf der Grenze hinter Klingenthal gegen Falkenau sowie auf den Grenzen vor Weipert und hinter Reitzenhain gegen Kommotau; mit 1 Anschluss an die in österreichischem Staatsbetrieb stehende Kaiser-Franz-Josefsbahn: in Eger an die Linie Eger-Wien; mit 1 Anschluss an die österreichische Staatsbahn: auf Station Moldau in Böhmen gegen Brüx; mit 1 Anschluss an die Oesterreich-Ungarische Staatseisenbahngesellschaft: auf der Grenze hinter Schöna an die Linie Bodenbach-Prag-Wien; und mit 2 Anschlüssen an die böhmische Nordbahn: in Ebersbach sowie in Warnsdorf in Böhmen, beide Male gegen Prag.

Aus diesen Anschlüssen ergiebt sich, dass die Linien Görlitz-Dresden-Leipzig dem Verkehr zwischen Schlesien und dem westlichen Deutschland, die Linie Görlitz-Dresden-Zwickau-Hof bezw. Eger dem Verkehr zwischen Schlesien und Süddeutschland, die Linie Leipzig-Hof bezw. Eger dem Verkehr zwischen dem nordöstlichen Deutschland und Süddeutschland, die Linien Bodenbach-Dresden-Riesa bezw. Elsterwerda dem Verkehr zwischen Wien-Prag und dem nördlichen Deutschland sowie die Linien Moldau-Freiberg-Riesa, Reitzenhain-Flöha-Chemnitz, Weipert-Chemnitz und Klingenthal-Zwickau dem Verkehr zwischen dem böhmischen Kohlenrevier und Norddeutschland zu dienen berufen sind. Hierbei ist aber zu erwähnen, dass diese Durchgangslinien mit Ausnahme der vier zuletzt genannten aus dem böhmischen Kohlenrevier durch die preussischen und die bayerischen Staatsbahnen stark concurrenzirt werden.

Herzoglich Sachsen-Altenburgische Staatsbahn.

Meuselwitz-Ronneburg.

Für die bei Meuselwitz gewonnene Braunkohle ist die Fabrikstadt Gera ein Hauptabnehmer. Nun bildeten die bislang vorhandenen beiden Eisenbahnverbindungen von Meuselwitz über Zeitz

und von Meuselwitz über Altenburg-Gössnitz nach Gera beträchtliche Umwege. Behufs Vermeidung dieser tauchte 1879 ein Project zu einer directen Bahn Meuselwitz-Gera auf. Diese hätte sich aber entweder ganz ausserhalb des Herzogthums Altenburg oder höchstens streckenweise auf dessen äusserster Grenze bewegt. Deshalb entschloss sich die altenburgische Regierung, auf eigene Kosten eine Bahn von Meuselwitz nach Ronneburg (Station der Linie Gössnitz-Gera) zu bauen; dieselbe erbringt gegen die beiden oben genannten Eisenbahnverbindungen für den Verkehr von Meuselwitz nach Gera eine beträchtliche Abkürzung, liegt mit ihrer ganzen Länge innerhalb des Herzogthums und kommt der eigenen Fabrikstadt Ronneburg zu Gute. Zu dieser Bahn bot auch die königlich sächsische Regierung gern die Hand, da sie geeignet war, der Theilstrecke Ronneburg-Gera ihrer Gössnitz-Geraer Linie und weiter auch den Linien Wolfsgefährt-Weischlitz sowie Weida-Werdau und Weida-Mehltheuer Verkehr zuzuführen. Aus diesen gemeinsamen Interessen heraus einigten sich die beiden betheiligten Regierungen in dem Staatsvertrage vom 19. Dezember 1884 dahin, dass die königlich sächsische Regierung die Linie Meuselwitz-Ronneburg für alleinige Rechnung des Herzogthums Sachsen-Altenburg als normalspurige Secundärbahn baue, ihrerseits aber von Eröffnung an Verwaltung, Unterhaltung und Betrieb unter Gestellung der Betriebsmittel pachtweise übernehme und als Jahrespachtzins für die ersten 5 Betriebsjahre $2^2/_3$ %, für die folgenden 5 Jahre 3 % und dann unverändert $3^1/_2$ % des aufgewendeten ersten Baucapitals einschliesslich der Grunderwerbskosten und der 4procentigen Bauzinsen zahle. Aufwendungen für Ergänzungs- und Erweiterungsbauten, welche nicht unter die laufende Unterhaltung fallen, solle die herzogliche Regierung tragen, diese Erhöhung des ursprünglichen Anlagecapitals aber von der königlichen Regierung mit jährlich 4 % verzinst werden. Ausserdem behielt sich Letztere das Recht vor, innerhalb der ersten 20 Jahre, vom Tage der Eröffnung an gerechnet, die Bahn jederzeit bei vorheriger dreimonatlicher Anzeige gegen $^7/_8$ des ursprünglichen Anlagecapitals zuzüglich der Bauzinsen käuflich für sich zu erwerben, hierbei jedoch ausserdem die späteren obengedachten Aufwendungen der herzoglichen Regierung voll zu vergüten. Ist der käufliche Erwerb innerhalb dieser 20 Jahre nicht erfolgt, so erlischt das Ankaufsrecht der königlichen Regierung und andererseits ist die herzogliche Regierung dann berechtigt, den Betriebsvertrag ihrerseits zu kündigen, bei vorheriger einjähriger Anzeige, die aber speciell auf den 1. Januar des zutreffenden Kalenderjahres fallen soll.

Auf Grund dieses Vertrages wurde die Bahn seitens der königlich sächsischen Regierung für Rechnung der herzoglich altenburgischen gebaut und in einer Länge von 25,41 km am 17. Oktober 1887 dem Verkehr übergeben. Altenburg ist also Eigenthümerin der Bahn, nicht aber der für dieselben beschafften bezw. verrechneten Betriebsmittel. Ult. 1888 stand das Anlagecapital mit 1 876 497 Mk. zu Buch, doch ist hiermit die Baurechnung betreffs des Grunderwerbs noch nicht völlig abgeschlossen.

Das finanzielle Endresultat stellt sich vorläufig noch nicht günstig; die königlich sächsische Staatsbahnverwaltung berechnet sich den Betriebsüberschuss in 1887 nur auf 0,61 % des Anlagecapitals und in 1888 auf 1,28 % desselben.

Betreffs der Organisation untersteht die Bahn den Einrichtungen der königlich sächsischen Staatsbahnverwaltung, und bezüglich der geographischen Verhältnisse ist sie bereits auf Seite 953 und VII c behandelt.

Herzoglich Sachsen-Meiningensche Staatsbahnen.

A. Meiningen-Bayerische Grenze gegen Schweinfurt.

Die 1859 eröffnete Werrabahn Eisenach-Lichtenfels hatte unter Anlehnung an das bayerische Bahnnetz in Lichtenfels eine Verbindung zwischen dem bayerischen Hauptländercomplex und dem nordwestlichen Deutschland erbracht, doch bildete dieselbe betreffs des Verkehrs mit dem westlichen Theil des Ersteren in den Winkeln bei Lichtenfels und Bamberg einen bedeutenden Umweg. Als nun die bayerische Regierung nach Fertigstellung der ersten grossen Eisenbahnlinien darauf Bedacht nahm, für das so entstandene Schienennetz Abkürzungsstrecken zu bauen, richtete sie ihr Augenmerk auch auf Herstellung einer solchen für den Verkehr mit dem nordwestlichen Deutschland, und das hierbei der geographischen Lage nach betheiligte Herzogthum Meiningen bot hierzu um so bereitwilliger die Hand, als dadurch die Verkehrsinteressen seiner Hauptstadt Meiningen wesentlich gefördert werden mussten. Die zwischen den beiden Regierungen hierüber angebahnten Verhandlungen führten zu dem Staatsvertrage vom 21. März 1868, inhaltlich dessen die Erbauung einer Linie von Schweinfurt über Neustadt a. d. Saale und Mellrichstadt nach der Stadt Meiningen derart vereinbart wurde, dass jede Regierung den auf ihr Gebiet entfallenden Theil auf eigene Kosten herstellen, zur Erzielung eines

einheitlichen Betriebes die bayerische Staatsbahnverwaltung aber auch die meiningensche Strecke pachtweise in Verwaltung und Betrieb nehmen sollte, und schliesslich übernahm die bayerische Regierung auch die Bauausführung des meiningenschen Theils für Rechnung der herzoglichen Regierung. Der Bau dieser Strecke begann am 14. Juni 1872, und die Eröffnung der 20,24 km langen Linie von Meiningen bis an die bayerische Grenze hinter Rentwertshausen gegen Mellrichstadt erfolgte am 15. Dezember 1874 gleichzeitig mit derjenigen der bayerischen Anschlussstrecke.

Die bayerische Staatsbahnverwaltung zieht sämmtliche Einnahmen aus der meiningenschen Strecke, hat alle Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten zu tragen, das Personal und die Betriebsmittel zu stellen und an die meiningensche Regierung als Pacht eine jährliche Rente von 4½ % des auf die Herstellung der Bahn verwendeten jeweiligen Baucapitals zu zahlen; die meiningensche Regierung dagegen hat die etwaigen Erweiterungsbauten und die durch ausserordentliche Ereignisse (vis major) veranlassten Reparaturbauten ihrerseits zu tragen. Der Vertrag läuft vom Tage der Betriebseröffnung an vorläufig auf 25 Jahre, gilt aber stillschweigend als verlängert, wenn nicht bereits 3 Jahre vor Ablauf der ersten Pachtzeit der Vertrag von einem der beiden Contrahenten gekündigt sein sollte. Auch bei Verlängerung der Pacht bleibt für später beiden Theilen eine dreijährige Kündigungsfrist vorbehalten.

Das erste Anlagecapital bezifferte sich auf 2 500 000 Gulden rh. und belief sich ult. 1888 auf 5 204 392 Mk. Dasselbe ist durch Vermittelung der Mitteldeutschen Creditbank in Meiningen durch Ausgabe von Meininger 7 Fl.-Loosen im Gesammtbetrage von 3 500 000 Fl. = 6 000 000 Mk., in Stücken zu 7 Fl. = 12 Mk. aufgebracht worden. Dieselben sind unverzinslich, die Zurückzahlung erfolgt aber mit Gewinnzuschlägen auf dem Wege der Verloosung und dauert bis 1927 Die Ausloosung erfolgt alljährlich zweimal, am 1. Juli und am 31. Dezember, und die Gewinnziehungen dazu je 1 Monat später. Nach dem Verloosungsplan beträgt bei den Verloosungen bis ult. März 1899 der kleinste Ausloosungswerth 8 Fl., der höchste 8000 Fl., von da ab bis ult. März 1909: 9 bezw. 10 000 Fl., weiter bis ult. März 1914: 10 bezw. 10 000 Fl., weiter bis ult. März 1919: 11 bezw. 10 000 Fl., weiter bis ult. März 1922: 12 bezw. 10 000 Fl., weiter bis ult. März 1924: 14 bezw. 20 000 Fl., weiter bis ult. März 1926: 15 bezw. 30 000 Fl., und dann bis zum Schluss der Verloosung in 1927: 16 bezw. 40 000 Fl. — Die Auszahlung der gezogenen Loose erfolgt 3 Monate nach den Gewinnziehungen, also vom 1. November

bezw. vom 1. Mai jedes Jahres ab, und die Verjährung tritt nach 10 Jahren vom Fälligkeitstermine an gerechnet ein. Zu diesen Ausloosungen werden die seitens der bayerischen Staatsbahnverwaltung an die herzoglich meiningensche Regierung abgeführten Pachtverträge verwendet, und es betrugen dieselben ziffermässig:

pro	1874	1875	1876	1877	1878
	7545	169 769	215 509	228 142	229 385 Mk.
pro	1879	1880	1881	1882	1883
	234 661	234 661	234 761	234 745	234 730 Mk.
pro	1884	1885	1886	1887	1888
	234 653	234 392	234 207	234 198	234 198 Mk.

In finanzieller Beziehung liegt für die herzoglich meiningensche Regierung der Schwerpunkt darin, dass das Anlagecapital der in Rede stehenden Bahnstrecke mittelst der Pachtbeträge amortisirt wird, und dass nach Beendigung der Amortisation in 1927 die Bahn lastenfreies Staatseigenthum ist, die für dieselben aufkommenden Pachtbeträge alsdann also der Regierung zur freien Verfügung verbleiben.

Betreffs der Organisation untersteht die Bahn den Einrichtungen der königlich bayerischen Staatsbahnverwaltung, und bezüglich der geographischen Verhältnisse ist sie als Theilstrecke der Linie Würzburg-Meiningen bereits auf Seite 604 behandelt.

B. Ludwigstadt-Lehesten.

Bei der meiningenschen Stadt Lehesten, südöstlich von Saalfeld, befinden sich die grössten Schieferbrüche nicht allein von Deutschland, sondern angeblich von ganz Europa. Schon früher wurde die Ausbeutung derselben schwunghaft betrieben, indes stellte bei dem gebirgigen Charakter des Landes der schwierige und kostspielige Strassentransport der Abfuhr beträchtliche Hindernisse entgegen und beeinträchtigte somit auch die Leistungsfähigkeit der Schieferbrüche. Als nun die Ausführung der bayerischen Staatsbahnstrecke Stockheim-Probstzella gesichert war und diese in nicht allzu grosser Entfernung von Lehesten zu liegen kam, beschloss die herzoglich meiningensche Regierung den Bau einer Zweigbahn aus dieser Linie nach Lehesten. Dieselbe musste der Lage der Probstzellaer Linie nach zum Theil auf bayerisches Gebiet fallen, und so vereinbarten die herzoglich meiningensche und die königlich bayerische Regierung im Staatsvertrage vom 26. Juni 1884, dass Letztere die Herstellung der ganzen Bahn innerhalb des bayerischen und des meiningenschen Gebiets als normalspurige

Lokalbahn nach der Bahnordnung für bayerische Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung auf alleinige Kosten der herzoglich meiningenschen Regierung und demnächst auch den Betrieb pachtweise übernehmen sollte.

Inhaltlich des Vertrages zieht die bayerische Staatsbahnverwaltung sämmtliche Bruttoeinnahmen aus der Bahn, trägt ihrerseits aber auch die sämmtlichen Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, stellt Personal und Betriebsmittel und zahlt als Pachtrente den dritten Theil der gesammten Bruttobetriebseinnahme an die herzogliche Regierung. Diese hat dagegen die von der königlich bayerischen Regierung für die Strecke vom Bahnhofe Ludwigstadt bis zur Abzweigung der Lokalbahn von der Probstzellaer Linie aufgewendeten Anlagekosten mit jährlich 4 % zu verzinsen und weiter gegebenen Falls die Kosten, welche durch ausserordentliche Ereignisse (vis major) entstehen, sowie die im Interesse des Betriebes etwa erforderlichen Erweiterungsbauten zu tragen. In dem Vertrage war den Contrahenten freigestellt, vom 1. Januar 1888 ab die Pachtrente event. anderweitig zu regeln, doch hat hiervon keine der Regierungen Gebrauch gemacht. Im Uebrigen steht es vom 1. Januar 1890 ab beiden Regierungen frei, das Pachtverhältniss zu jeder Zeit bei vorheriger einjähriger Anzeige aufzuheben, und endlich hat sich die bayerische Regierung das Recht vorbehalten, nach Ablauf von 10 Jahren ab Betriebseröffnung nach wiederum vorheriger einjähriger Anzeige die Bahn gegen Erstattung der auf die erste Anlage und auf die Erweiterungen verwendeten Kosten käuflich für sich zu erwerben.

Der Bau wurde im Oktober 1884 in Angriff genommen und die 7,60 km lange Linie am 1. Dezember 1885 dem Verkehr übergeben. Dieselbe liegt mit 2,26 km im Herzogthum Sachsen-Meiningen und mit 5,34 km innerhalb Bayerns.

Die abgeschlossene Baurechnung ergiebt nach dem Stande ult. 1888 ein Anlagecapital von 492 838 Mk. Dasselbe wurde durch den Beitrag eines Privatinteressenten im Betrage von 300 000 Mk. und im Uebrigen aus flüssigen Mitteln der Landeskasse gedeckt.

Da sich das Pachtverhältniss auf Theilung der Bruttoeinnahme mit $33^1/_3$ % bezw. $66^2/_3$ % gründet, so muss die Bahn in besonderer Rechnung betrieben werden; auch steht sie der Organisation der bayerischen Staatsbahnen gemäss als „Lokalbahn“ unter einer besonderen Lokalbahnbetriebsleitung, mit Sitz in Ludwigstadt. Wir sind deshalb in der Lage, die Betriebsergebnisse dieser Bahn ziffermässig zu bringen. In dem ersten vollen Betriebsjahr 1886 stellte sich der Personenverkehr auf

16 682 Personen mit 5480 Mk. Einnahme, ist aber auf 15 041 Personen bezw. 4819 Mk. in 1887 und auf 15 140 Personen mit 4736 Mk. Einnahme in 1888 herabgegangen. — Der Güterverkehr dagegen, welcher 1886 mit 42 453 Tonnen bezw. 65 741 Mk. Einnahme einsetzte, ist alljährlich gestiegen und hat 1888 ein Transportquantum von 48 609 Tonnen mit 76 703 Mk. Einnahme erbracht. Unter Einbeziehung des einmonatlichen Betriebes von 1885 beliefen sich die Gesammteinnahmen in 1886 auf 76 968 Mk., in 1887 auf 78 730 Mk. und in 1888 auf 83 239 Mk. Hiervon erhielt Meiningen vertragsgemäss unbekümmert um die Betriebsausgaben den dritten Theil, und zwar ziffermässig pro 1886: 25 044 Mk., pro 1887: 26 243 Mk. und pro 1888: 27 746 Mk. Durch diese Pachtbeträge verzinste sich das jeweilige meiningensche Anlagecapital einschliesslich der Subvention mit $5,_{77}$ bezw. $6,_{03}$ bezw. $5,_{63}$ %.

Behufs Feststellung des finanziellen Gesammtresultats und des finanziellen Ergebnisses für Bayern sind den vorstehend aufgeführten Bruttoeinnahmen die Betriebsausgaben gegenüber zu stellen. Dieselben beliefen sich für die Zeit vom 1. Dezember 1885 bis ult. 1886 auf 31 364 Mk., pro 1887 auf 25 408 Mk. und pro 1888 auf 25 240 Mk.; sie absorbirten demnach $40,_{75}$ % bezw. $32,_{27}$ % bezw. $30,_{32}$ % der Bruttoeinnahme. Als Betriebsüberschuss verblieben somit im Ganzen pro 1886: 45 604 Mk., pro 1887: 53 322 Mk. und pro 1888: 57 999 Mk. und das jeweilige Anlagecapital verzinste sich dadurch mit $9,_{97}$ % bezw. $11,_{66}$ % bezw. $11,_{77}$ %. Es sind dies betreffs der Betriebsausgaben und betreffs Verzinsung des Anlagecapitals Resultate, wie sie selten eine Lokalbahn aufzuweisen haben wird.

Für die bayerische Staatsbahnverwaltung erbrachte die Bahn in den $66^2/_3$ % der Bruttoeinnahmen abzüglich der Betriebsausgaben einen Reinüberschuss in 1886 von 20 560 Mk., in 1887 von 27 079 Mk. und in 1888 von 30 253 Mk.

Auch diese Linie untersteht wie die vorige Bahn betreffs der Organisation den Einrichtungen der bayerischen Staatsbahnverwaltung, und betreffs der geographischen Verhältnisse ist sie auf Seite 603 unter I g. bereits behandelt.

C. Hildburghausen-Heldburg-Friedrichshall.

Wie in der Abhandlung über die historische Entwickelung des Eisenbahnwesens im Herzogthum Meiningen auf Seite 160 schon erörtert worden ist, übernahm die herzogliche Regierung den Bau derjenigen ihr erforderlich erscheinenden Lokalbahnen, welche

in das Gebiet der Werrabahn fallen, zu deren Ausführung die Werrabahngesellschaft sich aber nicht verstehen wollte, auf Staatskosten. Die der Zeit nach erste solche Bahn war die Linie Hildburghausen-Heldburg-Friedrichshall. Die Bauausführung dieser mit 1 m Spurweite herzustellenden Schmalspurbahn übernahm zufolge Vertrages vom 12. Januar 1887 die Lokalbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft Hostmann & Co. zu Hannover für den festen Preis von 750 000 Mk., wobei jedoch die Grunderwerbung Sache der Regierung blieb. Zu dieser leisteten die interessirten Gemeinden einen Zuschuss von 35 000 Mk., auf welche Summe die Grunderwerbskosten aber überhaupt nur veranschlagt waren, und ausserdem trugen zu den Baukosten die Stadt Hildburghausen 50 000 Mk., Heldburg 30 000 Mk., der Kreis Hildburghausen 20 000 Mk., die Werrabahngesellschaft 20 000 Mk. und nachträglich, speciell für die Endstrecke Heldburg-Friedrichshall, die Friedrichshaller Brunnendirection 40 000 Mk. bei, dies Alles jedoch unter bedingungsweiser Verzinsung seitens des Staats. Hiernach belaufen sich für die Regierung selbst die Aufwendungen für die Linie Hildburghausen-Friedrichshall auf 590 000 Mk., welche dem flüssigen Capitalfonds der Landeskasse entnommen werden konnten. Nachdem der Landtag unterm 11. März 1887 zu der Herstellung der Bahn seine verfassungsmässige Zustimmung ertheilt hatte, erfolgte die diesbezügliche landesherrliche Verordnung in Form einer Concessionsurkunde vom 25. Juni 1887, zunächst jedoch nur für die Strecke Hildburghausen-Heldburg, indem die Friedrichshaller Brunnendirection über den von ihr zu leistenden Zuschuss sich noch nicht schlüssig gemacht hatte. Der Bau wurde von Hostmann & Co. sofort in Angriff genommen und die in Rede stehende 25 km lange Theilstrecke am 1. Juli 1888 dem Verkehr übergeben. Inzwischen war auch die Zustimmung der Brunnendirection betreffs des Zuschusses für Heldburg-Friedrichshall erfolgt, die Concessionsurkunde wurde deshalb unterm 23. März 1888 auch auf diese Strecke ausgedehnt und letztere in einer Länge von 5 km am 1. Dezember 1888 dem Verkehr übergeben. Die Gesammtlänge der ganzen Linie beziffert sich demnach auf 30 km, der Totalaufwand pro 1 km auf 26 166 Mk., und die staatsseitige Aufwendung pro 1 km auf 19 666 Mk.

Auch den Betrieb übernahmen zu Folge des oben erwähnten Vertrages Hostmann & Co. auf die Dauer von zunächst 12 Jahren. Ausweislich der landesherrlichen Proposition an den Landtag vom 24. Februar 1887 gipfelt der Betriebsvertrag darin, dass die mehrerwähnte Gesellschaft den Betrieb für eigene Rechnung und Gefahr pachtweise besorgt, dass sie die Jahresbruttoeinnahme bis zu

50 000 Mk. allein erhält, dass sie den überschiessenden Bruttoertrag bis zu 25 000 Mk. an die Regierung herauszuzahlen hat, dass ausserdem bei einer Gesammtbruttoeinnahme über 75 000 Mk. bis zu 100 000 Mk. von diesem Mehr Regierung und Pächter je die Hälfte, bei einer Bruttoeinnahme über 100 000 Mk. weiter von diesem Mehr die Regierung zwei Dritttheile und die Pächter ein Dritttheil erhalten, dass der Erneuerungs- und Reservefonds seitens der Regierung gebildet und mit jährlich 4500 Mk. aus dem ihr zufliessenden Pachtgelde dotirt wird, dass bei einer Bruttoeinnahme über 80 000 Mk. aber auch die Pächter einen Jahreszuschuss von 1000 Mk. in den Fonds abzuführen haben.

Aus der speciell den Betrieb betreffenden Concessionsurkunde vom 25. Juni 1887 ist nur hervorzuheben, dass die Feststellung der Fahrpläne und die Genehmigung der Tarife der Regierung vorbehalten ist.

Aus dem — nach den bisherigen Betriebsergebnissen müssen wir vorläufig noch sagen — der Regierung etwa zufliessenden Jahresertrage der Bahn verbleiben ihr die ersten 12 025 Mk. zur Verzinsung ihres eigenen Anlagecapitals, von dem Mehr hat sie zunächst die voraufgeführten 160 000 Mk. Baukostenzuschuss der Gemeinden pp. mit $3^1/_2$ % zu verzinsen und ferner, falls der regierungsseitige Baukostenaufwand sich durch den Jahresertrag mit $3^1/_2$ % verzinst, die von den Gemeinden aufgebrachten Grunderwerbskosten gleichfalls mit $3^1/_2$ % zu verzinsen. Hierbei rechnet jedes Jahr aber durchaus nur für sich, so dass eine Nachzahlung der bedingungsweisen Zinsen aus den Reinerträgnissen späterer Jahre nicht erfolgt.

Das Verkehrsgebiet der Bahn besitzt gegenwärtig noch keine regere gewerbliche Thätigkeit, und bei der bisher schwierigen und kostspieligen Transportweise der Massengüter ist auch die Landwirthschaft nicht zu derjenigen Entfaltung gediehen, zu welcher die Bodenbeschaffenheit sie befähigt. Die Bahn soll erst den Absatz der Erzeugnisse von Land- und Forstwirthschaft erleichtern und verbessern, die Nutzbarmachung mancherlei vorhandenen Schätze des Bodens ermöglichen sowie eine regere wirthschaftliche und gewerbliche Thätigkeit hervorrufen. Ein grösserer Verkehr wurde somit von Anfang an überhaupt nicht erwartet, und so ergaben denn auch die sechs Monate, während welcher die Bahn in dem einzigen hier zu Bericht gezogenen Jahr 1888 in Betrieb stand, nur geringe Resultate. An Personen wurden 20 178, an Gütern 1 469 Tonnen befördert und dafür 11 657 Mk. bezw. 5 532 Mk., im Ganzen aber 17 525 Mk. vereinnahmt. Die Betriebsausgaben

dagegen betrugen 21 712 Mk., und somit schliesst das Jahr mit einem Betriebsdefizit von 4 187 Mk. zu Lasten der Betriebspächter. Von Abführung einer Pacht an die Regierung und von Bildung des Erneuerungs- und Reservefonds konnte somit keine Rede sein. Vorgreifend sei hier noch erwähnt, dass das erste volle Betriebsjahr 1889 mit einem Betriebsdefizit von 9 284 Mk. abgeschlossen hat. An Betriebsmitteln sind 3 Locomotiven, 8 Personen- und 21 Lastwagen vorhanden.

Organisation. Die Bahn ist Eigenthum des Herzogthums Sachsen-Meiningen, steht aber pachtweise in Privatbetrieb. Wie die Eisenbahnangelegenheiten im Herzogthum überhaupt, so gehört auch diese Bahn zum Ressort der Abtheilung des Innern vom herzoglichen Staatsministerium, und unter diesem ist zur Regelung des geschäftlichen Verkehrs zwischen der Regierung und den Betriebspächtern sowie zur Wahrung ihrer Rechte diesen gegenüber ein ständiger Commissar bestellt. Seitens der Betriebspächter andererseits ist eine besondere Betriebsverwaltung zu Hildburghausen errichtet. Das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr.

Geographie. Die Bahn liegt der politischen Eintheilung nach ganz im Herzogthum Meiningen und in orographischer Beziehung auf dem Thüringer Walde. Sie beginnt auf dem Bahnhofe Hildburghausen der Werrabahn, hat vorherrschend südliche Richtung, benutzt auf 18 km öffentliche Strassen, tritt bei Streufdorf 15 km von Hildburghausen an den Rodachfluss, führt im Thal desselben über die Stadt Heldburg und endigt bei dem seines Bitterwassers wegen bekannten Kurort Friedrichshall hart an der bayerischen Grenze ohne Anschluss. Die Spurweite beträgt, wie bereits erwähnt, 1 m, die Maximalsteigung 1:35 und die Fahrgeschwindigkeit 4 Minuten pro 1 km.

D. Eisfeld-Unterneubrunn.

Die Umgegend nördlich der meiningenschen Stadt Eisfeld ist von grossen fiscalischen Waldungen bestanden, der landwirthschaftlich nutzbar gemachte Grund und Boden der verhältnissmässig zahlreichen Bevölkerung gegenüber räumlich nur beschränkt und überdies wenig ertragsfähig. In Folge dessen hatte sich dort eine gewisse gewerbliche und Handelsthätigkeit entwickelt, doch fehlte ihr bislang zu einem lebhafteren Aufschwung die unmittelbare Eisenbahnverbindung; die Werrabahngesellschaft verstand sich nicht zur Ausführung einer diesen Bedürfnissen Rechnung tragenden Bahn, und so entschloss sich die herzogliche Regierung, auch diese Linie auf Staatskosten, und zwar als Schmalspurbahn mit 1 m Spurweite, herzustellen. Auch bei dieser Bahn übernahm laut Vertrag vom 9. Juni 1888 die Lokalbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Hostmann & Co. zu Hannover Bauausführung und späteren Betrieb. Die Pauschalentschädigung für Erstere wurde ausweislich der landesherrlichen Proposition vom 15. April 1888 und ab-

gesehen von den Grunderwerbskosten vorläufig auf 625 000 Mk. vereinbart, wozu der Kreis Hildburghausen 20 000 Mk., die Stadtgemeinde Eisfeld 30 000 Mk. und die Werrabahngesellschaft 20 000 Mk. zuschiessen, während die beiden Ersteren auch noch für den erforderlichen Grund und Boden aufkommen wollten. Die staatsseitigen Aufwendungen würden sich somit auf 555 000 Mk. belaufen, welche aus einer grösseren $3^1/_2$ procentigen neuen Staatsanleihe entnommen werden sollten. Nachdem unterm 30. April 1888 die verfassungsmässige Zustimmung des Landtags erfolgt war, brachte der 9. Juni desselben Jahres die landesherrliche Entschliessung wiederum in Form der Concessionsurkunde, am 5. September begann der Bau, und am 1. Mai 1890 wurde die 18 km lange Linie Eisfeld-Unterneubrunn dem Betrieb übergeben. Somit liegt die weitere Geschichte dieser Bahn ausserhalb des Rahmens unserer Arbeit, doch bringen wir nachstehend noch die finanzielle Seite des Betriebsvertrages. Inhaltlich desselben erhalten die Betriebspächter die Jahresbruttoeinnahme bis zu 34 000 Mk. allein, das Mehr bis zu 60 000 Mk. die Regierung allein, von dem weiteren Mehr über 60 000 Mk. bis zu 85 000 Mk. Regierung und Pächter je die Hälfte, von dem Mehr über 85 000 Mk. die Regierung zwei Dritttheile und die Pächter ein Dritttheil; falls jedoch täglich mehr als drei Züge in jeder Richtung mit Personenbeförderung gefahren werden, soll an Stelle der ersten 34 000 Mk. die Summe von 40 000 Mk. treten. Den Erneuerungsfonds hat wiederum die Regierung selbst zu bilden und mit jährlich 4 125 Mk. aus dem ihr zufliessenden Pachtbetrage zu dotiren, doch hat auch hier bei einer Bruttoeinnahme über 80 000 Mk. die Pächterin 1000 Mk. in den Fonds abzuführen. Die bedingungsweise Verzinsung der geleisteten Bau- und Grunderwerbszuschüsse seitens der Regierung erfolgt genau in derselben Weise wie bei der unter C. behandelten Bahn, also auch hier verbleiben trotz der sonst anderen Stichsummen der Regierung die ersten 12 025 Mk. der ihr zufliessenden Pachtbeträge allein. An Betriebsmitteln sind für diese Bahn 2 Locomotiven, 4 Personen- und 16 Lastwagen beschafft.

Die organisatorischen Verhältnisse sind dieselben wie bei Hildburghausen-Friedrichshall.

Geographie. Politische und orographische Lage sind dieselben wie bei der unter C behandelten Bahn. Die hier in Rede stehende Linie beginnt auf Station Eisfeld der Werrabahn und führt in nördlicher Richtung bei äusserst ungünstigen Terrainverhältnissen nach dem Dorfe Unterneubrunn, wo sie ohne Anschluss endet. Die Spurweite beträgt 1 m, die Maximalsteigung 1 : 40 und die Fahrgeschwindigkeit 4 Minuten pro 1 km. Oeffentliche Strassen benutzt die Bahn nicht.

Grossherzoglich Sachsen-Weimarische Staatsbahnen.

A. Feldabahn.

Wie bekannt und wie auch unsererseits auf Seite 162 schon angegeben, besteht das Grossherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach aus drei geographisch voneinander getrennten grösseren Theilen, dem mittleren Weimarischen Kreis, dem östlichen Neustädter Kreis und dem westlichen Eisenacher Kreis. Die beiden Ersteren hatten bereits 1846/47 bezw. 1871 einen ersten Schienenweg in der Stammstrecke der Thüringischen Eisenbahn bezw. in deren Zweigbahn Gera-Eichicht erhalten, und diese Linien durchzogen die beiden gedachten Landestheile derartig in Richtung ihrer Hauptausdehnung, dass sie den ganzen Gebieten zu Gute kamen. Hierzu waren im Laufe der Zeit im Weimarischen Kreis noch die Nordhausen-Erfurter, die Saal-Eisenbahn, die Weimar-Geraer sowie die Saal-Unstrutbahn und im Neustädter Kreis die Sächsisch-Thüringische Ostwestbahn Weida-Werdau getreten. Im Eisenacher Kreis lagen die Verhältnisse unvergleichlich ungünstiger; wohl berührte die Stammstrecke der Thüringischen Eisenbahn und die 1858 eröffnete Werrabahn (Eisenach-Lichtenfels) diesen Landestheil auf zusammen rund 50 km, indes kamen diese Schienenwege bei der in Richtung von Norden nach Süden langgestreckten, in Richtung von Osten nach Westen aber nur schmalen Form dieses Landestheiles eigentlich nur den Städten Eisenach und Gerstungen nebst deren engerem Verkehrsgebiet zu Gute, während der weitaus grösste Theil wenig oder gar keinen Vortheil aus diesen Schienenverbindungen ziehen konnte; wenigstens konnten diese bei dem gebirgigen Charakter des Landes, dessen südlich der Werra gelegener Theil ganz von der Hohen Rhön eingenommen ist, und bei dem dadurch bedingten schwierigen und kostspieligen Strassentransport bis zur Bahn einen wesentlichen Einfluss auf die wirthschaftlichen Verhältnisse des südlichen Theils, das Eisenacher Oberland, nicht ausüben. Dieser Landestheil wurde von der früher hochwichtigen Handelsstrasse Leipzig-Frankfurt a.M. durchzogen. Mit Eröffnung der Thüringischen Eisenbahn war diese aber so gut wie verlassen, und so gingen die wirthschaftlichen Verhältnisse hier immer mehr und mehr zurück. Wohl bot die grossherzogliche Regierung allen Eisenbahnprojecten, welche geeignet erschienen, dem Eisenacher Oberland Hülfe zu bringen, die weiteste Unterstützung, indes kam keins derselben zu Stande; durch eine auf Staatskosten herzustellende Bahn hier Abhülfe zu schaffen, gestatteten aber die Finanzen des Grossherzogthums nicht, denn

man glaubte damals nur an die Zulässigkeit und Möglichkeit jener Gattung von Bahnen, die man heute unter „Vollbahnen“ versteht, und so mussten Regierung, Landtag und Volk mit gebundenen Händen dem immer schärferen Niedergang der wirthschaftlichen Verhältnisse im Eisenacher Oberland zusehen. Als dann aber für Bahnen mit nur geringerem Verkehr Möglichkeit und Zulässigkeit einer leichteren Bauart und eines billigeren Betriebes erkannt war, ging die Regierung mit erneuter Energie daran, ihrem bedrängten Eisenacher Oberland Hülfe zu bringen. Um diese Zeit suchte die Locomotivfabrik Krauss & Co. zu München, welche den Bau und Betrieb von Secundärbahnen in ihr Geschäftsprogramm aufgenommen hatte, nach geeigneten Objecten in dieser Richtung, und so kam unterm 16. März 1878 ein Vertrag zwischen dieser und der grossherzoglichen Regierung zu Stande, inhaltlich dessen die Erstere den Bau einer schmalspurigen Secundärbahn durch das Eisenacher Oberland auf Staatskosten in Generalentreprise, den Betrieb derselben aber pachtweise für eigene, der Locomotivfabrik, Rechnung und Gefahr übernahm. Die Trace dieser Bahn wurde unter Anlehnung an die Werrabahn auf Station Salzungen an der Werra (im Herzogthum Sachsen-Meiningen) das Werrathal abwärts über Dorndorf bis Vacha und von Dorndorf das Feldathal aufwärts durch das Eisenacher Oberland in südlicher Richtung über Lengsfeld und Dermbach bis Kaltennordheim festgestellt bezw. vereinbart. Hierbei übernahmen die Regierung die Erwerbung des erforderlichen Grund und Bodens, Krauss & Co. dagegen die Bauausführung der mit einer Spurweite von 1 m auszuführenden Bahn für den Pauschalbetrag von 1 020 000 Mk. und den Betrieb, wie schon gesagt, pachtweise für eigene Rechnung und Gefahr derartig, dass sie ihrerseits alle Einnahmen aus dem Unternehmen ziehen, dass sie andererseits Beamtenpersonal und Betriebsmittel stellen, die Betriebsmittel unterhalten und erneuern, die sämmtlichen Betriebs-, Verwaltungs- und Unterhaltungskosten, die Verpflichtungen aus etwaigen Unfällen und Feuerschäden tragen, einen Erneuerungsfonds zu Gunsten der Regierung bilden und für die beiden ersten vollen Betriebsjahre, vom 1. Januar 1881 an gerechnet, als Jahrespacht je 3000 Mk., für die beiden folgenden je 6000 Mk., für 1885 bis 1887 je 9000 Mk. und für 1888 bis einschliesslich 1890 je 12 000 Mk., ausserdem aber bei einer etwaigen Jahresbruttoeinnahme über 250 000 Mk. die Hälfte der Mehreinnahme an die Regierung zahlen sollen. Weiterhin bestimmt der Vertrag, dass der dem Betriebspächter aus dem Unternehmen verbleibende Jahresreinertrag einer Abgabe an die grossherzogliche Regierung unterworfen sein soll, und zwar

beträgt diese bei einem Reinertrage bis einschliesslich 4 % des seitens des Betriebspächters in dem Unternehmen angelegten Betriebscapitals herauf den vierzigsten Theil von diesem Reinertrage; bei einem Reinertrage bis incl. 5 % herauf von den ersten 4 % wiederum den vierzigsten Theil und von dem Mehrertrage den zwanzigsten Theil; bei einem Reinertrage bis incl. 6 % herauf von den ersten 4 % den vierzigsten Theil, von dem fünften Procent den zwanzigsten Theil und von dem Restüberschuss den zehnten Theil; bei einem Reinertrage über 6 % nach oben unbegrenzt aber bis einschliesslich 5 % wie vorstehend, von dem sechsten Procent den zehnten Theil und von allem weiteren Ueberschuss den fünften Theil. Als zu versteuernder Reinertrag versteht sich derjenige Ueberschuss der Bruttoeinnahme, welcher nach Abzug aller Unterhaltungs-, Verwaltungs- und Betriebskosten, der Pachtsumme und der Einlagen in den Erneuerungsfonds, der 5procentigen Verzinsung des oben gedachten Betriebscapitals und einer 5procentigen Amortisation des vom Betriebspächter für seine Betriebsmittel angesetzten Beschaffungscapitals verbleibt. Diese Besteuerung soll jedoch erst eintreten nach völliger Deckung aller in früheren Jahren den Betriebspächtern der vorstehenden Berechnung gegenüber etwa erwachsenen Defizits. — Ferner haben die Betriebspächter die von der Regierung etwa verlangten Erweiterungsbauten auf ihre eigenen Kosten zu bewirken, doch werden ihnen dieselben bei Lösung des Vertrages nach dem Taxwerth der in Rede stehenden Objecte vergütet. Weiterhin haben die Betriebspächter bei Lösung des Pachtvertrages auf Anfordern der Regierung an diese die Betriebsmittel gegen Zahlung des Taxwerthes zu überlassen, und der zu Gunsten der Regierung seitens der Betriebspächter aufzusammelnde Erneuerungsfonds fällt zu diesem Zeitpunkt der Eigenthümerin zur freien Verfügung zu. Der Vertrag reicht zunächst bis zum 1. Januar 1891, gilt jedoch, wenn er von keinem der Contrahenten am 1. Januar 1890 gekündigt sein sollte, stillschweigend auf unbestimmte Zeit verlängert, wobei für später die Kündigung gleichfalls auf Jahresfrist, jedoch auf einen beliebigen Quartalsersten vereinbart ist.

Aus dem Staatsvertrage vom 26. Januar 1878 zwischen dem Grossherzogthum Sachsen-Weimar und dem Herzogthum Sachsen-Meiningen, auf dessen Gebiet die Feldabahn mit ihrer Anfangstrecke und dann in der Linie Dorndorf-Kaltennordheim wieder noch mit einigen Kilometern zu liegen kam, ist nichts Besonderes zu erwähnen, um so mehr aber aus dem Vertrage zwischen der grossherzoglichen Regierung und der Werra-Eisenbahngesellschaft vom 8. Mai 1878 hervorzuheben, dass Letztere auf ihrem Bahnhofe Sal-

zungen das für die Gleise- und Gebäudeanlagen der Feldabahn nöthige Terrain sowie auch von Salzungen aus bis zur Abzweigung der Feldabahn den auf ihrem Planum verfügbar gebliebenen Raum kostenlos hergab, und sich zur Versorgung der Feldabahn-Locomotiven mit Wasser auf Station Salzungen gegen die blosse Berechnung der ihr selbst hieraus erwachsenden jeweiligen Arbeitslöhne bereit erklärte. Dieses Entgegenkommen der Werrabahngesellschaft gegenüber einer kleinen Anschlussbahn ist nicht allein von wesentlichem Vortheil für diese, die Feldabahn, sondern auch von Bedeutung und ein Mahnruf für Alle, die es angeht, im Grossen wie im Kleinen, Förderer für Erbauung von Lokalbahnen zu sein!

Betreffs des, wie schon erwähnt, seitens der grossherzoglichen Regierung selbst vorzunehmenden Grunderwerbs fand das s. Zt. unterm 26. November 1856 für die Werrabahn erlassene Expropriationsgesetz inhaltlich des besonderen Gesetzes vom 3. Juni 1878 auch Anwendung auf die Feldabahn.

Der Bau wurde im Juni 1878 in Angriff genommen und, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Salzungen-Dorndorf-Lengsfeld am 22. Juni 1879, die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung von 44,00 km am 24. Juni 1880 dem vollen Verkehr übergeben. Bezüglich der Einrichtung des Betriebes wurden die Pächter in keiner Weise von der Regierung beschränkt, sie konnten sich denselben vielmehr ganz nach eigenen Erfahrungen und Ermessen gestalten und haben sich hierbei von der bislang üblichen Schablone möglichst befreit; wir werden auf diesen Punkt bei Besprechung der Organisation zurückkommen.

Was nun die Verkehrsverhältnisse anbelangt, so hat sich der Personenverkehr vom dritten Betriebsjahr 1882 an betreffs der beförderten Personenzahl ziemlich gleich gehalten; er bewegte sich innerhalb dieser Zeit zwischen 68 800 Personen in 1885 und 77 737 Personen in 1884. Der Güterverkehr setzte im ersten vollen Betriebsjahr 1881 mit 12 005 Tonnen ein, erreichte in 1883 durch Etablirung einer Zuckerfabrik im Gebiet der Bahn ein Transportquantum von 43 248 Tonnen, fiel im nächsten Jahre rapide auf 23 875 Tonnen, ging dann allmählich bis auf 20 714 Tonnen in 1886 herunter, ist seitdem aber wieder gestiegen und hat in dem letzten hier zu Bericht gezogenen Jahre 1888 die Höhe von 25 716 Tonnen erreicht. In Betreff der Transporteinnahmen hat der Güterverkehr von Anfang an den Personenverkehr überflügelt. Die Gesammteinnahmen, welche im ersten vollen Betriebsjahr 1881 die Summe von 79 442 Mk. erbrachten, stiegen auf 138 208 Mk. in

1883, gingen dann bis auf 99 307 Mk. in 1886 herunter, haben sich dann aber wieder bis auf 112 408 Mk. in 1888 erhöht. Die Betriebsausgaben haben mit Ausnahme des ersten vollen Betriebsjahres 1881, in welchem sie 90,90 % der Bruttoeinnahme erforderten, zwischen 59,95 % in 1883 und 72,59 % in 1884 geschwankt, im Durchschnitt aber 70,44 % der Bruttoeinnahme betragen. Durch den hiernach ziffernmässig sich ergebenden Ueberschuss der Bruttoeinnahmen über die Betriebsausgaben hat sich das gesammte Anlagecapital der Feldabahn, welches sich aus dem seitens des Staats aufgewendeten Betrage, aus dem Werth des verwendeten Grund und Bodens und aus dem Betriebscapital der Pächter zusammensetzt und welches von 1 230 000 Mk. = 27 954 Mk. pro 1 km in 1881 auf 1 386 199 Mk. = 31 504 Mk. pro 1 km in 1888 gestiegen ist, wie folgt verzinst:

pro	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
	0,59	1,96	4,04	2,16	2,52	2,35	2,13	2,80 %.

Aus diesem Ueberschuss haben die Betriebspächter zu Gunsten der Regierung zunächst den Erneuerungsfonds alljährlich mit 100 Mk. pro 1 km der Bahnlänge, im Ganzen also mit 4400 Mk. zu dotiren und ferner an die Regierung die vertragsmässige Pacht zu zahlen. Aus dem ihnen dann noch verbleibenden Ueberschuss legen sie, um etwaigen Unfällen gegenüber finanziell gedeckt zu sein, jährlich gleichfalls 4400 Mk. in ihr eigenes Unfallreserveconto und ferner 5 % ihres eigenen Betriebscapitals in ihren Betriebsmittel-Amortisationsfonds zurück, und der dann noch verbleibende Restüberschuss bildet die Verzinsung ihres Betriebscapitals.

Die Pacht ist, wie bereits bei Besprechung des Vertrages angegeben, für die beiden Jahre 1881 und 1882 auf je 3000 Mk., für 1883 und 1884 auf je 6000 Mk., für 1885 bis 1887 auf je 9000 Mk. und für die späteren Jahre auf je 12 000 Mk vereinbart. Durch diese Pachtsummen hat sich das vom Staat aufgewendete Anlagecapital, welches sich von ursprünglich 1 020 000 Mk. auf 1 078 000 Mk. in 1884 erhöht hat, seitdem aber unverändert geblieben ist, in den einzelnen Jahren wie folgt verzinst:

pro	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
	0,29	0,29	0,58	0,55	0,83	0,83	0,83	1,11 %

Was nun die finanziellen Endresultate für die Betriebspächter anbelangt, so müssen wir vorausschicken, dass diese für das Jahr 1880, innerhalb dessen erst die letzte Theilstrecke eröffnet worden ist, eine Pacht noch nicht zu zahlen brauchten, den Erneuerungsfonds aber bereits zu dotiren hatten. Nach Abzug der Rücklagen in den Erneuerungsfonds, nach Zahlung der Pacht, sowie nach Ab-

zug der Rücklagen in das Unfall-Reserve-Conto und in den Amortisationsfonds für Betriebsmittel verblieben ihnen aus den einzelnen Jahren als Reingewinn bezw. als Defizit folgende Beträge:

pro 1880	1881	1882	1883	1884	1885
+ 14 128	— 11072	+ 4269	+ 27 171	+ 2712	+ 6320
pro 1886	1887	1888			
+ 3277	+ 218	+ 6562 Mk.,			

und es hat sich somit das Betriebscapital der Pächter in den vorstehend aufgeführten Jahren mit 10,96 %, 0,00 %, 2,51 %, 10,16 %, 1,02 %, 2,55 %, 1,41 %, 0,10 %, 2,83 %, im Durchschnitt also mit 3,50 % verzinst. Dasselbe belief sich bei einem ersten Betriebsmittelstand von 3 Locomotiven, 7 Personen- und 19 Lastwagen ursprünglich auf 128 944 Mk., hatte sich durch Vermehrung jener auf 4 Locomotiven, 8 Personen- und 51 Lastwagen bis auf 267 497 Mk. erhöht und stand unter Berücksichtigung der Amortisation ult. 1888 mit 228 199 Mk. zu Buch. Betreffs der Betriebsmittel ist hier noch besonders anzuführen, dass bei denselben zum ersten Male in Deutschland das Einpuffersystem zur Anwendung kam.

Die allerdings nur knappe Verzinsung des staatsseitigen Anlagecapitals basirt in der auf freier Vereinbarung festgesetzten Pachtsumme, ist aber gegenüber dem Zweck der Bahn zur Förderung der wirthschaftlichen Verhältnisse im Eisenacher Oberland nebensächlich; auch ist hierbei zu berücksichtigen, dass der Erneuerungsfonds zu Gunsten der Regierung aufgesammelt wird, und es betrug dieser ult. 1888 bereits 46 115 Mk.

Organisation. Die Bahn ist Eigenthum des Grossherzogthums Sachsen-Weimar, steht aber pachtweise in Privatbetrieb. Der staatsseitige Besitz erstreckt sich indes nur auf die Bahnanlagen, während die Betriebsmittel Eigenthum des Pächters sind. Die Bahn steht, wie die Eisenbahnangelegenheiten im Grossherzogthum überhaupt, unter dem grossherzoglich sächsischen Staatsministerium, Departement des Innern, und unter diesem ist zur Regelung des geschäftlichen Verkehrs zwischen der Regierung und dem Betriebspächter sowie zur Wahrung ihrer Rechte diesem gegenüber ein ständiger Commissar bestellt. Seitens der Betriebspächter andererseits ist eine besondere Betriebsverwaltung der Feldabahn mit Sitz in Dermbach errichtet. Dieselbe besteht aus einem Ingenieur als Betriebsdirector, aus einem ständigen Hilfsarbeiter als Vertreter desselben und aus einem Obermaschinist, welcher gleichzeitig Vorsteher der Betriebswerkstätte in Vacha ist. Die Bureaus der Betriebsverwaltung gliedern sich in das Secretariat und in die Registratur. Das Gesammtpersonal belief sich ult. 1888 auf 52 Köpfe.

Das Geschäftsjahr der Feldabahn deckt sich mit dem Kalenderjahr.

Der Betriebsvertrag ist bislang von keinem der Contrahenten gekündigt, so dass derselbe auch über den 1. Januar 1891 hinaus unverändert in Kraft bleibt. Aus der Organisation des Betriebes sind die Einrichtungen betreffs des Personenverkehrs besonders hervorzuheben. Die ganze Bahn ist hierbei in 13

durchschnittlich 3,4 km lange Zonen eingetheilt, und auf den Billets sind sämmtliche Zonen aufgedruckt. Es gelangen Tour- und Retourbillets II. und III. Klasse zur Ausgabe, und so sind im Ganzen überhaupt nur vier Billetsorten erforderlich geworden. Der Billetverkauf erfolgt durch den Zugführer am bezw. im Zuge und unmittelbar bei dem Verkauf der Billets wird auf diesen die Zugangs- und die Zielzone durchlocht, wobei gleichzeitig mittelst der Coupirzange Datum und Bezeichnung der Fahrt ausgedrückt wird. Bei Beendigung der Fahrt werden die Billets durch den Zugführer abgenommen. Ebenso wird das Reisegepäck am Zuge übernommen bezw. wieder ausgegeben. In Betreff des Güterverkehrs sind die Einrichtungen denjenigen der anderen Bahnen im Allgemeinen gleich.

Geographie. Die Feldabahn liegt auf dem Rhöngebirge, benutzt aber durchweg das Thal der Werra, bezw. der Felda. Der politischen Eintheilung nach gehören 37,7 km zu dem Kreise Eisenach des Grossherzogthums Sachsen-Weimar und 6,3 km zum Herzogthum Meiningen.

Die Bahn beginnt auf der Station Salzungen der Werrabahn im Herzogthum Meiningen, benutzt zunächst das Planum der Werrabahn auf 0,5 km, hält sich nahe dem Werrafluss auf dessen linkem Ufer, tritt nach 3,09 km bei Kaiserroda in das Grossherzogthum Sachsen-Weimar ein und erreicht 11,23 km von Salzungen die Station Dorndorf. Hier gabelt sie sich in die Linien nach Vacha und nach Kaltennordheim.

Die Erstere hat eine Länge von 4,96 km und behält die bisherige westliche Richtung bei. Unmittelbar bei Dorndorf überschreitet sie den Feldafluss, bleibt unverändert auf dem linken Ufer der Werra und findet bei der Stadt Vacha ihren Endpunkt.

Die Linie nach Kaltennordheim ist von Dorndorf ab noch 27,79 km lang, folgt dem Lauf der Felda, welche bei Dorndorf in die Werra mündet, hat dementsprechend südliche Richtung und hält sich bis zu ihrem Endpunkt in nächster Nähe des Flusses. Zunächst begleitet sie denselben auf dem rechten Ufer, tritt bald hinter Dorndorf in die meiningensche Exclave Dietlas, durchzieht dieselbe auf eine Länge von 2,61 km, berührt in dieser das gleichnamige Dorf, überbrückt dann bei der Stadt Lengsfeld die Felda, tritt hiermit auf deren linkes Ufer und verbleibt auf diesem bis zu ihrem Endpunkt. Auf dieser Strecke führt sie über den Flecken Dermbach, den Sitz der Betriebsverwaltung, und endet dann bei dem Flecken Kaltennordheim ohne weiteren Anschluss.

Die ganze Bahn ist eingleisig mit 1 m Spurweite ausgeführt, benutzt auf 26,10 km die öffentlichen Strassen, hat in der gemeinschaftlichen Strecke Salzungen-Dorndorf ein Steigungsmaximum von 1 : 30, auf Dorndorf-Vacha ein solches von 1 : 50 und auf Dorndorf-Kaltennordheim ein solches von 1 : 25. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt auf den Strecken mit eigenem Planum 2 Minuten, auf den auf öffentlicher Strasse gelegenen aber 4 Minuten pro 1 km.

B. Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn.

Der erste Schienenweg des Grossherzogthums Sachsen-Weimar, die Stammstrecke der ehemaligen Thüringischen Privatbahn, durchzieht den Weimarischen Kreis unter Berührung der Hauptstadt Weimar in der Richtung von Osten nach Westen und theilt denselben in zwei ungefähr gleich grosse Theile. Der weitere Ausbau

des Bahnnetzes kam zum grössten Theil dem nördlich der Thüringischen Bahn gelegenen Landstrich zu Gute; hier entstanden nach und nach die Nordhausen-Erfurter und die Saal-Eisenbahn, die Saal-Unstrutbahn und die preussische Staatsbahnstrecke Sangerhausen-Erfurt, während der südlich jener Linie gelegene Theil nur noch in der Anfangstrecke der Weimar-Geraer Eisenbahn einen kurzen Schienenweg erhalten hatte. Für den nördlichen Theil bildete sich in neuerer Zeit wiederum eine Privatgesellschaft zur Erbauung einer Bahn von Weimar nach Rastenberg und nach Gross-Rudestedt; zur Ausführung der für den südlichen Theil noch wünschenswerthen Bahnverbindungen fanden sich aber keine Privatunternehmer, und so beschloss die grossherzogliche Regierung im Interesse dieses Landestheils und besonders ihrer gewerbereichen dortigen Städte Berka, Blankenhain und Tannroda die Herstellung einer entsprechenden Eisenbahn auf Staatskosten. Wie sie s. Z. den Bau und Betrieb ihrer Feldabahn einem Privatunternehmer in Generalentreprise bezw. in Pacht überlassen hatte, so trat sie betreffs der hier in Rede stehenden Bahn mit dem aus der Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt und aus dem Eisenbahnunternehmer Bachstein zu Berlin gebildeten „Mitteldeutschen Eisenbahnconsortium“ in Verbindung, und es führten die betreffenden Verhandlungen zu dem Vertrage vom 17/18. Februar 1886. Inhaltlich desselben übernahmen die Regierung die Beschaffung des erforderlichen Grund und Bodens, das gedachte Consortium dagegen die Bauausführung der als normalspurigen Secundärbahn herzustellenden Linie Weimar-Berka-Blankenhain mit Zweig von Berka nach Tannroda sowie die Beschaffung der ersten Betriebsmittel mit 4 Locomotiven, 6 Personenwagen, 2 combinirten Post- und Gepäckwagen und 9 Lastwagen für den Pauschalbetrag von 1 620 000 Mk. Weiterhin übernahm es, zunächst bis Ablauf des Jahres 1907, den Betrieb für eigene Rechnung und Gefahr pachtweise derartig, dass alle Bruttoeinnahmen aus der Bahn dem Consortium zufallen, dasselbe andererseits aber auch die sämmtlichen Betriebs-, Verwaltungs- und Unterhaltungskosten, die Verpflichtung aus etwaigen Unfällen und Feuerschäden zu tragen, zu Gunsten der Regierung einen Erneuerungsfonds zu bilden, diesen jährlich mit 8000 Mk. zu dotiren und an die Regierung einen jährlichen festen Pachtzins von 57 000 Mk. zu zahlen haben solle. Dieser feste Pachtbetrag versteht sich für eine Bruttoeinnahme bis einschliesslich 200 000 Mk.; bei einer Bruttoeinnahme über 200 000 Mk. dagegen hat das Consortium nach Deckung etwaiger früherer eigener Betriebsverluste den Mehrbetrag über 200 000 Mk. insoweit an die Regierung abzuführen, bis das

von derselben aufgewendete Anlagecapital von zunächst 1 620 000 Mk. und der Werth des verwendeten Grund und Bodens in Höhe von 100 000 Mk. mit 4 % verzinst sei, während von dem etwaigen Bruttomehrertrag über die hiernach sich ergebende Summe von 68 800 Mk. die Regierung und das Consortium je die Hälfte erhalten solle. Hierbei ist die Feststellung der früheren Betriebsverluste nicht dem Consortium überlassen, vielmehr ist vertragsgemäss als Betriebsverlust der Fehlbetrag an einer Bruttoeinnahme von 190 000 Mk. anzusehen. In diesen 190 000 Mk., von welchen sachgemäss zunächst das Pachtfixum mit 57 000 Mk. und die vorgeschriebene Rücklage in den Erneuerungsfonds mit 8000 Mk., zusammen also 65 000 Mk., abzurechnen sind, hat die Regierung mit den so verbleibenden 125 000 Mk. den Betriebspächtern einen Betriebsaufwand von 4342 Mk. pro 1 km so zu sagen zugestanden, während der durchschnittliche Betriebsaufwand der selbständigen normalspurigen Secundärbahnen in Deutschland für das Jahr 1888 nur 3548 Mk. beträgt, und es liegt somit in der unter „Betriebsverlust“ verstandenen Summe im Vergleich zu dem vorgenannten Durchschnitt für die Betriebspächter bereits ein Gewinn von 22860 Mk. Als Abgabe haben die Pächter die Einkommensteuer aus Gewerbebetrieb nach dem allgemeinen Landesgesetz zu zahlen. Des Weiteren bestimmt der Vertrag, dass die von der Regierung über die erste Beschaffung etwa noch erforderlichen Betriebsmittel bei einer Bruttoeinnahme bis 250 000 Mk. herauf seitens der Pächter auf ihre eigenen Kosten zu beschaffen sind, dass bei einer höheren Bruttoeinnahme aber jene von der Regierung beschafft werden sollen, doch hat in diesem Fall das Consortium das erforderliche Beschaffungscapital mit 4 % besonders zu verzinsen und ausserdem $^1/_2$ % desselben alljährlich noch extra dem Erneuerungsfonds zuzuführen. Die von der Regierung als erforderlich erachteten Vervollkommnungen und Vervollständigungen hat das Consortium zunächst auf Kosten der Regierung auszuführen, doch muss es die qu. Bausumme wiederum mit 4 % extra verzinsen und mit $^1/_2$ % jährlich amortisiren. Der Vertrag läuft zunächst bis zum 31. Dezember 1907, gilt aber, falls bis zum Ablauf des Jahres 1906 keiner der Contrahenten denselben aufgekündigt hat, stillschweigend als verlängert, wobei eine spätere Kündigung beiden Theilen an jedem Quartalsersten auf den zutreffenden Termin des nächsten Jahres gestattet ist. Bei Ablauf bezw. Lösung des Betriebsvertrages hat das Consortium mit Rückgabe der Bahn auch die sämmtlichen Betriebsmittel abzuliefern. Endlich hat die Regierung in dem Vertrage noch die Verpflichtung übernommen, innerhalb der ersten 5 Jahre

vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet auf Antrag des Consortiums Bahn, Betriebsmittel und Erneuerungsfonds gegen Erstattung des aufgewendeten Anlagecapitals an das Consortium selbst, bezw. an eine von diesem gebildete Actiengesellschaft käuflich zu überlassen.

Nachdem unterm 17. Februar 1886 das s. Z. für die Werrabahn erlassene Expropriationsgesetz vom 26. November 1855 auch auf die Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn ausgedehnt worden war, erfolgte im März 1886 die Inangriffnahme des Baues, und am 15. Mai 1887 wurde die 28,79 km lange Bahn für den Personenverkehr, am 13. Juni desselben Jahres aber auch für den Güterverkehr eröffnet, nachdem unterm 14. Mai 1887 dem Consortium auch noch in besonderer Urkunde die Concession zum Betriebe ertheilt worden war. Aus dieser ist hervorzuheben, dass die Fahrpläne von Anfang an der Genehmigung der Staatsbehörde unterliegen, während die Festsetzung der Tarife in den ersten 5 Jahren dem Consortium überlassen ist, von da ab jedoch auch diese der staatlichen besonderen Genehmigung bedürfen.

Behufs Verlängerung des Zweiges Berka-Tannroda übernahm das Mitteldeutsche Eisenbahnconsortium inhaltlich des Nachtragsvertrages vom 11. Juli 1888 Bauausführung und pachtweisen Betrieb der 3,37 km langen Anschlussstrecke Tannroda-Kranichfeld sowie die Vermehrung der Betriebsmittel um 1 Personen- und 3 Lastwagen für den Pauschalbetrag von 181 330 Mk. Die Beschaffung des erforderlichen Grund und Bodens übernahm auch in diesem Fall die grossherzogliche Regierung selbst, und sie berechnet sich die Kosten hierfür auf 8670 Mk. Demnach stellt sich das staatsseitige Anlagecapital für diese Strecke auf 190 000 Mk., doch haben ausserdem das Herzogthum Sachsen-Meiningen als Mitbesitzer der Stadt Kranichfeld 60 000 Mk. und Privatinteressenten ausser theilweiser kostenloser Hergabe des Terrains noch 31 000 Mk. Baarzuschüsse à fonds perdu geleistet. — Der ursprüngliche Bau- und Betriebsvertrag fand auch auf diese Neubaustrecke Anwendung, doch wurde durch den Nachtragsvertrag das jährliche Pachtfixum auf 61 000 Mk., die jährliche Rücklage in den Erneuerungsfonds auf 8 900 Mk. und die Stichsummen betreffs der Bruttoeinnahme und des rechnerischen Betriebsverlustes von 200 000 Mk. auf 220 000 Mk., bezw. von 190 000 Mk. auf 210 000 Mk. erhöht, ausserdem auch bestimmt, dass für den Fall des Verkaufs der Bahn die vom Herzogthum Sachsen-Meiningen hergegebenen 60 000 Mk. in den Kaufpreis mit einzurechnen seien. — Die Eröffnung dieser Strecke erfolgte am 14. Oktober 1888, und einschliesslich dieser beträgt die Gesammt-

länge der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn 32,16 km, das staatsseitige Anlagecapital aber 1 910 000 Mk., mithin pro 1 km 59 390 Mk.

Das erste Betriebsjahr 1887, bei welchem sich der Betrieb aber nur auf die Zeit vom 15 Mai bezw. vom 13. Juni bis zum Schluss des Jahres erstreckte und die Strecke Tannroda-Kranichfeld noch nicht mit umfasste, ergab eine beförderte Personenzahl von 102 291 mit einer Einnahme von 54 886 Mk., ein Gütertransportquantum von 9796 Tonnen mit 17 566 Mk., eine Gesammteinnahme von 73 858 Mk. und eine angebliche Betriebsausgabe von 61 469 Mk., so dass ein Betriebsüberschuss von 12 389 Mk. verblieb. Die Pächter hatten aber für die in Rede stehende Betriebszeit in den Erneuerungsfonds 2000 Mk. und an Pacht 15 507 Mk., im Ganzen also 17 507 Mk. zu zahlen, so dass sie ihrerseits angeblich 5118 Mk. zuzuschiessen hatten. — Das erste volle Betriebsjahr 1888 ergab einschliesslich der Strecke Tannroda-Kranichfeld 131 032 Personen und 22 090 Tonnen Güterfrachten mit 73 173 Mk. bezw. 37 651 Mk. Einnahme, eine Totaleinnahme von 113 217 Mk., eine Betriebsausgabe von angeblich 91 638 Mk., und es verblieb somit ein Betriebsüberschuss von 21 579 Mk. Als Rücklage in den Erneuerungsfonds hatten die Pächter 8152 Mk., an fester Pacht 57 866 Mk., im Ganzen also 66 018 Mk. zu zahlen und demnach angeblich 44 439 Mk. ihrerseits zuzuschiessen.

Für die Regierung ist in dem Pachtfixum von jetzt 61 000 Mk. eine Verzinsung ihres gegenwärtigen Anlagecapitals mit rund 3,2 % gesichert, und der für sie aufgesammelte Erneuerungsfonds hatte ult. 1888 einen Bestand von 10 296 Mk. Die Betriebsmittel beliefen sich zu demselben Zeitpunkt auf 4 Locomotiven, 7 Personenwagen und 14 Lastwagen.

Organisation. Die Bahn ist einschliesslich der Betriebsmittel Eigenthum des Grossherzogthums Sachsen-Weimar. Zur Regelung des geschäftlichen Verkehrs zwischen der Regierung und den Betriebspächtern ist unter dem zuständigen Departement des Innern ein besonderer ständiger grossherzoglicher Commissar bestellt. Betreffs der inneren Verwaltung und des Betriebes bildet die Bahn einen Bestandtheil der Centralverwaltung für Secundärbahnen des Eisenbahnunternehmers Bachstein in Berlin, die von uns bei den Privatbahnen im IV. Theil des Werkes näher beleuchtet werden wird.

Geographie. Die Bahn liegt auf der dem Thüringer Walde nördlich vorgelagerten Thüringischen Terrasse und gehört der politischen Eintheilung nach dem Weimarischen Kreise des Grossherzogthums Sachsen-Weimar an. Sie beginnt auf dem Bahnhofe Weimar der preussischen Staatsbahnen (Directionsbezirk Erfurt), führt in weitem Bogen um die westliche Seite der Stadt Weimar und hat in dieser noch einen besonderen, den Berkaer Bahnhof. Von hier aus verfolgt sie südliche Richtung und tritt bei Hetschburg in das Thal der Ilm. In

diesem führt sie zunächst nach Stadt und Bad Berka und gabelt sich hier in die Linien nach Blankenhain und nach Tannroda-Kranichfeld.

Die Erstere nimmt südöstliche Richtung an, überbrückt bald hinter Berka die Ilm, benutzt zu ihrem weiteren Aufstieg in das Gebirge das Thal des Klingelbaches und erreicht bei der Stadt Blankenhain ihren Endpunkt.

Die Kranichfelder Linie verbleibt im Thal der Ilm, verfolgt dem entsprechend südwestliche Richtung, überbrückt bei Tannroda den Fluss und endet im weimarischen Theil der Stadt Kranichfeld.

In der Stadt Weimar ist am Erfurter Thor seitens der hier in Rede stehenden Bahn noch eine Haltestelle für Personenverkehr angelegt, welche durch ein 0,67 km langes Anschlussgleis mit dem Berkaer Bahnhof in Verbindung steht.

Die Bahn ist durchweg als normalspurige Secundärbahn gebaut, liegt mit 5,68 km in der Horizontale, mit 26,58 km aber in Steigungen bezw. im Gefäll. und zwar haben hierbei 18,32 km ein Längengefäll über 1 : 100 bis 1 : 35 hinauf. Mit 9,48 km liegt sie auf öffentlichen Strassen, doch wird sie durchweg mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Königlich Württembergische Staatseisenbahnen.

Die Geschichte der württembergischen Staatseisenbahnen beginnt mit dem 18. April 1843, unter welchem Tage das für das württembergische Eisenbahnwesen grundlegende Gesetz erlassen wurde, inhaltlich dessen die Haupt- und Landesbahnen auf Staatskosten gebaut werden sollten, und welches zunächst den Bau einer Eisenbahn auf Staatskosten anordnete, welche den Mittelpunkt des Landes — Stuttgart und Cannstatt — auf der einen Seite durch das Filsthal mit Ulm, Biberach, Ravensburg und Friedrichshafen sowie auf der anderen Seite mit der westlichen Landesgrenze und in nördlicher Richtung mit Heilbronn verbände. Der Bau der Linie nach der westlichen Landesgrenze zum Anschluss an das badische Bahnnetz musste wegen mangelnder Verständigung mit dem Grossherzogthum Baden zunächst noch ausgesetzt werden, die vorgedachten Linien von Stuttgart südlich bis Friedrichshafen und nördlich bis Heilbronn dagegen wurden sofort in Angriff genommen. Dieselben entsprechen der alten württembergischen Handelsstrasse und sollten besonders der Verbindung der drei wichtigsten Städte des Königreichs, Heilbronn, Stuttgart und Ulm, untereinander sowie der Erschliessung des südöstlichen Landestheiles dienen. Heilbronn ist die bedeutendste Handelsstadt Württembergs und mit ihrem Neckarhafen Umschlagstelle für den Wasserverkehr rheinab bis Holland, Stuttgart ist als Haupt- und Residenzstadt sowie als grösster Consumtions- und Speditionsplatz des Landes von hervorragender Be-

deutung, Ulm als Anfangspunkt der Donauschifffahrt, als commerzieller Mittelpunkt des Donaukreises sowie als Festung I. Ranges gleich wichtig und Friedrichshafen bildet die Umschlagstelle für den Verkehr nach der Schweiz und nach Italien.

Die Ausführung der hier in Rede stehenden Linien wurde, mit Ludwigsburg-Stuttgart-Cannstatt-Plochingen beginnend, streckenweise durchgeführt und bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Cannstatt-Untertürkheim am 22. Oktober 1845 die ganze Bahn Heilbronn-Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen in einer Gesammtlänge von 250,17 km nach und nach bis zum 29. Juni 1850 dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Der Staatsvertrag mit Baden wegen des Anschlusses an das dortseitige Bahnnetz gelangte erst am 4. Dezember 1850 zum Abschluss. Derselbe hatte sich dadurch verzögert, dass man über den Anschlusspunkt nicht einig werden konnte. Ursprünglich war nämlich ein doppelter Anschluss in Aussicht genommen worden, bei Wiesloch zwischen Heilbronn und Heidelberg, der Weltroute Triest-Amsterdam entsprechend, und über Pforzheim nach Karlsruhe für den Verkehr Wien-Paris, indes liess man dieses doppelte Project wegen der bedeutenden Baukosten fallen. Baden vertrat nun das Karlsruher Project, Württemberg dagegen das Wieslocher, doch einigte man sich schliesslich über den Anschluss in Bruchsal, etwa in der Mitte zwischen den bisher geplanten Anschlusspunkten liegend. Inhaltlich des Vertrages baute Württemberg auch die auf badischem Gebiet gelegene Strecke auf eigene Kosten, wählte als Anschlusspunkt für die neue Linie auf württembergischer Seite die Station Bietigheim (zwischen Stuttgart und Heilbronn) und übergab die 55,13 km lange Linie Bietigheim-Mühlacker-Bretten-Bruchsal 1853 dem Betriebe. — Ungefähr gleichzeitig mit diesem Anschluss im Westen der Monarchie wurde den württembergischen Bahnen auch ein solcher im Osten an das bayerische Bahnnetz gewonnen. Dort war die erste grosse Eisenbahnlinie München-Augsburg-Nürnberg-Bamberg-Hof 1849 vollendet worden, und so einigten sich beide Staaten vornehmlich auf Betreiben Württembergs in dem Staatsvertrage vom 25. April 1850 über die Erbauung einer Linie zur Verbindung der beiderseitigen Hauptbahnen München-Hof bezw. Friedrichshafen-Stuttgart-Heilbronn. Dieselbe wurde auf Augsburg-Ulm festgesetzt und hierbei vereinbart, dass jeder Staat die auf sein Gebiet entfallende Strecke auszuführen habe. Der württembergische Antheil beschränkte sich demnach auf die nur 0,90 km lange Strecke vom Bahnhofe Ulm bis zur ideellen Landesgrenze, d. h. auf die linksseitige Uferstrecke und die halbe Donaubrücke

bei Ulm, und es erfolgte die Eröffnung der ganzen Linie Ulm-Augsburg gleichfalls im Jahre 1853/54.

So war innerhalb zehn Jahren das erste Eisenbahnbaugesetz Württembergs erfüllt und hierdurch dem Lande eine Bahn gegeben, welche den nördlichen Theil desselben in Richtung von Nordwesten nach Südosten bis Ulm und dann wieder den südlichen Theil von Ulm aus in der Richtung von Nordosten nach Südwesten ungefähr in der Mitte durchzog, auf diese Weise das Skelett für alle späteren Eisenbahnbauten abgab, die wichtigsten Orte des Landes miteinander verband, eine Verbindung zwischen Donau und Neckar schuf und die für Württemberg noch heute wichtigste internationale Durchgangsroute von Oesterreich und dem Orient nach Frankreich begründete.

Von da ab ruhte der Eisenbahnbau auf einige Jahre gänzlich, indem man durch die Resultate der ersten Linien zunächst Erfahrung für die Zukunft sammeln wollte. Die vorhandenen Bahnen erhielten in dieser Zeit aber dadurch erhöhte Bedeutung, dass das schweizerische Bahnnetz durch den Bau der Linien Winterthur-Romanshorn, Winterthur-Rorschach und Chur-Rorschach bis an den Bodensee gegenüber Friedrichshafen vorgetrieben und so der viel umworbene Bodensee mehr als bisher in den Dienst der württembergischen Bahnen trat. Aus dieser Veranlassung heraus erwarb die württembergische Regierung 1854 die bis dahin im Besitz der „Württembergischen Bodenseedampfschifffahrts-Gesellschaft“ befindliche Dampfschifffahrt auf dem Bodensee und richtete später 1869 gemeinschaftlich mit der schweizerischen Nordostbahn ausserdem eine Trajectanstalt zwischen Friedrichshafen und Romanshorn ein.

Nachdem man in der beregten Pause nicht allein Erfahrungen über Eisenbahnbau und Betrieb gesammelt, sondern vor Allem auch erkannt hatte, welch gewaltigen Einfluss auf Handel und Industrie die Eisenbahnen auszuüben berufen sind, und man weiterhin zu der Ueberzeugung gekommen war, dass selbst bei geringerer Rentabilität das in den Eisenbahnen angelegte Nationalvermögen mittelbar reiche Früchte trug, leihten Regierung und Stände den Wünschen des Landes gern ihr Ohr, um den im Gesetz von 1843 niedergelegten Begriff Haupt- und Landesbahnen auch auf solche Linien auszudehnen, welche nach den ersten Beschliessungen unter die Rubrik der nur von Privaten herzustellenden Zweigeisenbahnen gefallen wären.

Zunächst müssen wir hier aber betreffs der ganzen späteren Entwickelung des württembergischen Bahnnetzes noch Eins vorausschicken. Bei dem gebirgigen Charakter des Landes liegt es in

der Natur der Sache, dass die bedeutenderen Wohnplätze in den Thälern der Flüsse gelegen sind, bei der in den zahlreichen Flüssen reichlich vorhandenen Wasserkraft wurden wiederum die Flussthäler bevorzugte Sitze für gewerbliche und industrielle Anlagen, und so wurde auch den Eisenbahnen in doppelter Beziehung — betreffs des erleichterten Baues sowohl als auch behufs Aufsuchung der grösseren Wohnplätze und Förderung der Gewerbthätigkeit — die Benutzung der Flussthäler vorgeschrieben.

Eines der gesegnetsten Thäler ist das obere Neckarthal. Die erste Hauptbahn verfolgte aber den Lauf des Neckar nur aufwärts bis Plochingen, um von da aus in südöstlicher Richtung Ulm zu erreichen, während der Neckar von Plochingen aus aufwärts südwestliche Richtung hat, und so wurde als erste Zweigbahn mit Gesetz vom 6. Mai 1857 der Bau der Oberen Neckarbahn von Plochingen zunächst bis Reutlingen auf Staatskosten angeordnet und diese 34,40 km lange Linie 1859 eröffnet.

Der Bau dieser ersten Theilstrecke der Oberen Neckarbahn giebt uns bereits eine Andeutung, in welcher Weise der Ausbau des württembergischen Bahnnetzes bewirkt worden ist. Um nämlich die verschiedenen Landestheile möglichst bald der Hauptstadt und den Haupthandelsplätzen des Königreichs näher zu bringen, wurden, von der Stammbahn ausgehend, meist erst die Anfangsstrecken der später als längere Linien erscheinenden Bahnen gebaut. Auf diese Weise entstanden bis zur schliesslichen Fertigstellung der ganzen grösseren Linien zahlreiche Sackbahnen, was für die Rentabilität des Gesammtnetzes nicht gerade vortheilhaft war, indes sind ja — dies kann nicht oft genug wiederholt werden — die Staatsbahnen in erster Linie dazu berufen, das volkswirthschaftliche Interesse des ganzen Landes im Auge zu haben, die eigene Rentabilität soll erst in zweiter und dritter Linie zur Sprache kommen. Diejenigen Staaten, welche sich diese Lehre zur Richtschnur dienen liessen und nicht in ängstlicher Berechnung der Rentabilität den Hauptzweck der Staatsbahnen aus dem Auge verloren haben, durften frühzeitig schon der Segnungen jener Lehre theilhaftig werden, und unter diesen besonders gerade Württemberg, denn dasselbe war früher ein fast ausschliesslich Ackerbau treibendes Land, während es jetzt, obgleich es selbst der für die Industrie durchaus erforderlichen Kohlen entbehrt, unter den Industriestaaten der Gegenwart einen hervorragenden Platz einnimmt.

Mit dem Gesetz über den Bau der Oberen Neckarbahn war der bisherige, die Eisenbahnbauthätigkeit des Staats beengende Bann gebrochen; schon das nächste Jahr 1858 brachte unterm

17. November das Gesetz, welches die Regierung zur Erbauung zahlreicher neuer Linien ermächtigte und zwar: Von Heilbronn nördlich an die badische Grenze bei Neckarelz, von Heilbronn östlich nach Crailsheim, von Crailsheim südlich nach Ulm, von Stuttgart bezw. von Cannstatt östlich nach Nördlingen sowie zur Fortsetzung der Neckarbahn von Reutlingen nach Rottenburg und weiter den oberen Neckar aufwärts bis an die badische Grenze hinter Rottweil. Hierbei waren gleichzeitig die Anschlüsse der neuen Linien an das badische Bahnnetz bei Neckarelz und hinter Rottweil sowie an das bayerische Bahnnetz bei Crailsheim und bei Nördlingen in Aussicht genommen, was selbstredend ebenso wie die Durchführung der oberen Neckarbahn durch das preussisch-hohenzollernsche Gebiet zwischen Horb und Sulz Staatsverträge erforderlich machte. Hierbei waren manche Schwierigkeiten zu überwinden und manche blieben vorläufig überhaupt noch ungelöst. So verlangte Baden als Gegenleistung für den nördlichen Anschluss bei Neckarelz die Zubilligung eines neuen Anschlusses des badischen Bahnnetzes von Durlach her bei Mühlacker, Station der Linie Bietigheim-Bretten, wodurch dieser Linie naturgemäss Abbruch entstehen musste; die Verhandlungen mit Preussen führten zunächst zu keinem Abschluss, und auch mit Baden war betreff des südlichen Anschlusses der Oberen Neckarbahn eine Einigung vorläufig nicht zu erzielen. Die Verhandlungen mit Bayern betreffs des Anschlusses in Crailsheim gegen Nürnberg gelangten vorläufig nicht zum Abschluss, und der Vertrag betreffs des Nördlinger Anschlusses, welcher allerdings bereits 1861 zu Stande kam, wurde Württemberg nur unter der überaus schweren Bedingung zugebilligt, dass innerhalb 12 Jahren von Eröffnung der Cannstatt-Nördlinger Bahn keine Schienenverbindung zwischen dieser Linie und der alten Hauptbahnstrecke Cannstatt-Ulm hergestellt werden dürfe, durch welche die württembergische Bahnlinie Nördlingen-Friedrichshafen kürzer würde als die bayerische Linie Nördlingen-Lindau, und hiermit wurde der völlige Ausbau der neu projectirten Linie Crailsheim-Ulm auf Jahre verhindert. Württemberg hatte im Allgemeinen damit zu kämpfen, dass Bayern sowohl wie Baden bei der Hauptausdehnung ihrer Länder von Norden nach Süden in ihrer Eisenbahnpolitik den Verkehrszug von Osten nach Westen weniger pflegten bezw. denselben auf ihre bereits vorhandenen Süd-Nordlinien abzulenken versuchten, während für Württemberg gerade der Verkehr von Osten nach Westen der wesentlichste Theil des Durchgangs zu werden berufen war. In Folge der wenig günstigen Verhandlungen mit den Nachbarstaaten kamen vorläufig nur die

24,99 km lange Strecke Reutlingen-Tübingen-Rottenburg der Oberen Neckarbahn mit Eröffnung in 1861, die 107,75 km lange Linie von Cannstatt über Aalen bis an die bayerische Grenze vor Nördlingen (Remsbahn) mit Eröffnung in 1861/63, die 53,83 km lange Strecke Heilbronn-Hall mit Eröffnung in 1862, die 22,12 km lange Strecke Aalen-Heidenheim mit Eröffnung in 1864 und die weitere Fortsetzung der Oberen Neckarbahn von Rottenburg um 12,97 km bis Eyach (noch vor der hohenzollernschen Grenze) mit Eröffnung in 1864 zur Ausführung.

Eine schnelle Durchführung der grossartigen Neubauprojecte des Jahres 1858 war, wie wir gesehen haben, an dem Widerstreben der Nachbarstaaten betreffs der gewünschten Anschlüsse gescheitert. Dies gab — inhaltlich eines vom statistisch-topographischen Bureau des Königreichs Württemberg herausgegebenen Werkes — Veranlassung, dass 1864 die Eisenbahnangelegenheiten von dem Finanzministerium abgezweigt und dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, als des geübtesten Trägers diplomatischer Verhandlungen, unterstellt wurden. Der hierdurch und durch den gleichzeitigen Regierungswechsel den bezüglichen Angelegenheiten gewidmeten erhöhten Energie sei es zu danken, dass die theils bereits abgebrochenen, theils verschleppten Verhandlungen betreffs der Anschlussfrage mit Baden und Preussen nun 1864 bezw. 1865 zum gewünschten Abschluss kamen, und dass auch Bayern 1868 in den Anschluss bei Crailsheim willigte, wobei es seinerseits die Herstellung einer Bahn von der Grenze bei Crailsheim über Ansbach nach Nürnberg zusicherte; dagegen konnte es zu einem Aufgeben der für Württemberg so unbequemen Bedingung betreffs des Nördlinger Anschlusses nicht bestimmt werden. Die neuen Verträge mit Baden und Preussen aber brachten mehr, als ursprünglich verlangt worden war. Anstatt des beabsichtigten einen Anschlusses bei Neckarelz wurden zwei solche, bei Jagstfeld und bei Osterburken, und betreffs der Oberen Neckarbahn gleichfalls zwei Anschlüsse an die badische Schwarzwaldbahn, von Rottweil aus bei Villingen und bei Immendingen, vereinbart; und die Verhandlungen mit Preussen kamen dahin zum Abschluss, dass nicht allein die Durchführung der Oberen Neckarbahn durch Hohenzollern zugebilligt, sondern auch der Bau einer Bahn von Tübingen durch Hohenzollern über Hechingen nach Balingen und weiter wiederum durch Hohenzollern über Sigmaringen nach Scheer und Mengen seitens Württembergs vereinbart wurden.

Die von den Nachbarstaaten erreichten Zugeständnisse führten zu dem umfassenden Eisenbahnbaugesetz vom 13. August 1865, mit

welchem zunächst der Ausbau der aus dem Gesetz von 1858 noch verbliebenen Linien mit Ausnahme von Heidenheim-Ulm und weiterhin neu die Ausführung der Linie Jagstfeld-Osterburken (in Baden) und die Durchführung der Oberen Neckarbahn in Gabelform von Rottweil aus bis Villingen und bis Immendingen (in Baden) angeordnet wurde. Hierbei ist zu bemerken, dass, wie schon die erste Anschlusslinie an das badische Bahnnetz auch innerhalb Badens seitens Württembergs auf eigene Kosten als württembergische Staatsbahn ausgeführt worden war, auch später und noch jetzt bei den wechselseitigen Grenz- und Anschlussbauten seitens Badens und Württembergs die politische Landesgrenze einen Wechsel in dem Eigenthum der Eisenbahnen nicht herbeigeführt hat, dass vielmehr derjenige Staat, welcher die Ausführung der betreffenden Bahn überhaupt übernahm, diese in ihrer ganzen Länge bis zu dem vereinbarten Anschlusspunkt stets selbst und auf eigene Kosten hergestellt hat. Von den vorgedachten, 1865 definitiv zur Bauausführung angeordneten Linien wurde Heilbronn-Jagstfeld-Osterburken 49,21 km lang 1866/69, Goldshöfe (bei Aalen) - Crailsheim 30,45 km lang 1866, die 115,68 km lange Endstrecke der Oberen Neckarbahn von Eyach über Horb und Rottweil nach Villingen und nach Immendingen 1866/70, und die 34,31 km lange Strecke Hall-Crailsheim 1867 eröffnet, während die 10,33 km lange Strecke von Crailsheim bis zur bayerischen Landesgrenze erst 1875 gleichzeitig mit der bayerischen Anschlussstrecke zur Eröffnung kam. Ausser diesen Linien ordnete das Eisenbahnbaugesetz von 1865 aber auch noch die Ausführung zahlreicher anderer Bahnen an, und zwar:

Die schon erwähnte Hohenzollernbahn von Tübingen südlich über Hechingen, Balingen, Sigmaringen und Scheer nach Mengen, 97,82 km lang nach und nach in den Jahren 1869 bis 1878 eröffnet.

Von Wildbad nordöstlich nach Pforzheim mit Anschluss an das badische Bahnnetz und zunächst getrennt von dem württembergischen, 22,70 km lang 1868 eröffnet.

Von Ulm südwestlich über Blaubeuren und Herbertingen nach Mengen 82,36 km lang 1868/70 eröffnet.

Von Herbertingen südöstlich über Saulgau, Altshausen, Aulendorf, Kisslegg und Leutkirch nach Isny (an der äussersten südöstlichen Grenze Württembergs), 84,61 km lang in den Jahren 1869 bis 1874 eröffnet.

Von Altshausen westlich nach Pfullendorf (in Baden) als Zweigbahn zu der vorigen, 25,14 km lang 1874 eröffnet.

Von Zuffenhausen (bei Stuttgart) südwestlich über Calw und Nagold nach Horb $91,_{16}$ km lang in den Jahren 1868 bis 1874 eröffnet.

Von Calw nördlich nach Brötzingen (Station der Linie Pforzheim-Wildbad), $26,_{77}$ km lang 1874 eröffnet. Hierdurch erhielt die bisher isolirte Strecke nach Wildbad Verbindung mit dem württembergischen Bahnnetz.

Von Crailsheim nördlich nach Mergentheim, $58,_{99}$ km lang 1869 eröffnet.

Nachdem inzwischen die Württemberg auferlegte Wartefrist bezüglich des Baues einer Verbindungsbahn zwischen der Nördlinger und der alten Ulmer Linie abgelaufen war, ging die Regierung auch an die Ausführung dieser letzten aus dem 1858er Gesetz noch rückständigen Strecke Heidenheim-Ulm in Fortsetzung der bereits 1864 eröffneten Strecke Aalen-Heidenheim, und es gelangte die $50,_{40}$ km lange Neubaulinie 1875/76 zur Vollendung.

So waren die sämmtlichen bis einschliesslich 1865 zur Bauausführung angeordneten Linien eröffnet und damit das württembergische Bahnnetz in seinen grossen Zügen ausgebaut. Hierbei hatten sich aber bei verschiedenen Verkehrsrichtungen beträchtliche Umwege ergeben, so dass man nun zur Förderung des durchgehenden Verkehrs zu dem Bau von Abkürzungslinien schritt. Besonders hatte man hierbei die Verbindung von dem wichtigen Uebergangspunkt Crailsheim in südwestlicher Richtung durch Württemberg nach dem südlichen Baden und weiter nach der für den internationalen Verkehr bestimmten und bereits im Bau befindlichen St. Gotthardbahn im Auge. Die diesem Zweck entsprechenden Bahnen wurden mit Gesetz vom 22. März 1873 zur Ausführung befohlen in den Linien:

Von Hessenthal (Station der Strecke Crailsheim-Hall) südwestlich über Backnang nach Waiblingen (vor Stuttgart an der Nördlinger Linie), $60,_{75}$ km lang in den Jahren 1876/80 eröffnet, und in südwestlicher Fortsetzung dieser:

Von Stuttgart über Böblingen nach Eutingen vor Horb, $57,_{73}$ km lang 1879 eröffnet, und als Zweigbahn zu der Ersteren:

Von Backnang westlich über Beihingen nach Bietigheim mit Verbindungscurve von Beihingen südwestlich nach Ludwigsburg. $25,_{86}$ km bezw. $5,_{13}$ km lang 1879 und 1881 eröffnet.

Weiter ordnete dasselbe Gesetz auch noch den Bau einer Bahn von Eutingen westlich nach Freudenstadt an, und auch diese $29,_{63}$ km lange Linie gelangte 1879 zur Eröffnung.

Ausserdem wurde in dem Staatsvertrage mit Baden vom 29. Dezember 1873 die Verlängerung der zuletzt genannten Linie von Freudenstadt südlich nach Schiltach in Baden und ferner der Bau einer neuen Linie Durlach-Bretten-Eppingen-Heilbronn vereinbart, von welch Letzterer Württemberg die Ausführung der Theilstrecke Heilbronn-Eppingen (in Baden) übernahm. Württembergischerseits wurde diese Letztere unterm 11. Juni 1876 und die Linie Freudenstadt-Schiltach unterm 25. August 1879 zur Ausführung angeordnet. Hiervon ist Heibronn-Eppingen 24,11 km lang 1878/80, Freudenstadt-Schiltach 24,83 km lang aber erst 1886 eröffnet worden.

Endlich gelangte zu Folge des Gesetzes von 1876 noch die 13,27 km lange Linie im äussersten Südosten des Landes von Kisslegg nach Wangen zur Ausführung und 1880 zur Eröffnung.

Von den vorstehenden Linien mit einer Gesammtbaulänge von 1583,30 km hat Württemberg 1879 die 14,89 km lange, in Baden gelegene Strecke Bretten-Bruchsal an das Grossherzogthum Baden gegen Erstattung des aufgewendeten Anlagecapitals verkauft, und es belief sich somit die Eigenthumslänge der württembergischen Staatseisenbahnen ult. März 1889 auf 1568,41 km.

Ausserdem sind im Jahre 1887 noch mehrere Linien zur Ausführung angeordnet worden, welche wir hier erst nachträglich bringen, indem bis zum Schluss des letzten zum Bericht gezogenen Betriebsjahres 1888/89 noch keine derselben zur Eröffnung gelangt war. Ueber die hier in Rede stehenden Linien sind zwei verschiedene Eisenbahnbaugesetze erlassen worden; das erste dieser, das Gesetz vom 24. Mai 1887, verfügte den Bau folgender Linien:

Von Leutkirch (Station der Linie Aulendorf-Isny) nordöstlich an die bayerische Grenze hinter Thannheim gegen Memmingen bei gleichzeitigem Weiterbau seitens Bayerns bis Memmingen; 24,97 km lang gleichzeitig mit der bayerischen Anschlussstrecke am 1. Oktober 1889 eröffnet.

Von Wangen im Allgäu (bisher Endpunkt der Zweigbahn von Kisslegg) südlich bis an die bayerische Grenze gegen Hergatz bei gleichzeitigem Weiterbau seitens Bayerns bis Hergatz (Station der bayerischen Staatsbahnlinie Kempten-Lindau); 2,10 km lang ebenfalls gleichzeitig mit der bayerischen Anschlussstrecke 1890 dem Verkehr übergeben.

Betreffs dieser beiden Linien ist der bezügliche Staatsvertrag unterm 10. Februar 1887 abgeschlossen worden.

Von Schiltach in Baden (bisher Endpunkt der württembergischen Zweigbahn von Freudenstadt) südlich nach Schramberg in

Württemberg; Bauanschlag 9 km, bis ult. Dezember 1890 noch nicht eröffnet, indem sich die Ausführung durch die Verhandlungen mit Baden verzögert hat. Diese Bahn ist die erste württembergische Staatsbahnlinie, welche nach den Normen für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung gebaut werden soll.

Das zweite Eisenbahnbaugesetz desselben Jahres, vom 7. Juni 1887 betraf den Bau einer seitens des Reichs im Interesse der Landesvertheidigung und unter finanzieller Unterstützung seitens der Reichsregierung zur Ausführung angeordneten Bahn von Inzigkofen (Station der Hohenzollernbahn westlich von Sigmaringen) südwestlich nach Tuttlingen (Station der Oberen Neckarbahn kurz vor deren Endpunkt Immendingen); 37,10 km lang Ende 1890 eröffnet. Wie auf Seite 550/51 näher angegeben, war seitens des Reichs gleichzeitig dem Grossherzogthum Baden der Bau von Correcturstrecken für seine Linie Basel-Constanz aufgetragen worden, durch welche eine ausschliesslich auf deutschem Gebiet gelegene südliche Bahn aus den Reichslanden nach dem inneren Deutschland geschaffen werden sollte. Der östliche Endpunkt dieser war auf Hintschingen (Station der badischen Schwarzwaldbahn kurz vor Immendingen) bestimmt worden, und so machte sich zur Herstellung der beabsichtigten möglichst geraden und in ihrer Leistungsfähigkeit nicht durch zu scharfe Steigungen beeinträchtigten Linie weiter nach Deutschland hinein der Bau des noch fehlenden Zwischenstücks an die württembergische Hohenzollernbahn erforderlich. Zur Vertheilung der Lasten wurde die Ausführung der hier in Rede stehenden Linie Tuttlingen-Inzigkofen, welche ungefähr mit je einem Drittel ihrer Länge auf Württemberg, auf Baden und auf Hohenzollern fällt, dem Ersteren übertragen, doch übernahm hierbei das Reich den weitaus grössten Theil des Anlagecapitals mit anschläglich 7 506 900 Mk. und ausserdem Preussen die Zahlung einer Beihülfe gleichfalls à fonds perdu im Betrage von 500 000 Mk., so dass für Württemberg nur 4 625 000 Mk. als eigener Bauaufwand aufzubringen verblieben, und wobei eine etwaige Ueberschreitung des Voranschlags gleichfalls seitens des Reichs getragen werden soll. Trotz dieser bedeutenden Zubusse seitens des Reichs ist diese Linie ausschliessliches Eigenthum des Königreichs Württemberg und bleibt diesem zum alleinigen Betrieb überlassen.

Auch hier bringen wir über den eigentlichen Rahmen unserer Arbeit hinaus noch die nach dem 1. April 1889 erlassenen Eisenbahnbaugesetze; es sind deren zwei: dasjenige vom 28. Juni 1889 bestimmt die Ausführung zweier Linien und zwar von Nagold nordwestlich nach Altensteig mit einem Bauanschlag von 15 km

sowie von Reutlingen südöstlich nach Honau mit einem Bauanschlag von 11 km und dasjenige vom 10. Mai 1890 ordnet die Fortsetzung der Letzteren von Honau nach Münsingen mit einem Bauanschlag von 20 km sowie die Herstellung einer Bahn von Waldenburg (Station der Linie Heilbronn-Crailsheim) nördlich nach Künzelsau an; Letztere mit einem Bauanschlag von 13 km.

Betreffs des Anlagecapitals der württembergischen Staatseisenbahnen ist zunächst eine Einrichtung zu erwähnen, welche wir bei keinem anderen Staat angetroffen haben. Dasselbe gliedert sich nämlich nach den Bestimmungen des Eisenbahngrundgesetzes von 1843 in zwei voneinander unabhängige Vermögensverwaltungen. Die für die Bauplätze der zu den Staatseisenbahnen nothwendigen Gebäude und die für die Grundflächen zu den Bahnhöfen zu zahlenden bezw. gezahlten Kaufgelder werden auf das Grundstocksvermögen des Staates übernommen, der weitere Aufwand und zwar zum Grunderwerb für die freien Strecken, zur Beschaffung von Schwellen, Schienen, Betriebsmitteln, Inventarien u. s. w. sowie zur Bauausführung dagegen wird, soweit nicht andere Mittel hierzu disponibel sind, durch Staatsanleihen aufgebracht. In Folge des durchweg gebirgigen Charakters des Landes stellt sich das Anlagecapital der Bahnen ziffermässig genommen hoch; dasselbe belief sich nach Vollendung der Stammbahn Heilbronn-Friedrichshafen mit Bietigheim-Bruchsal in 1854 auf 54 858 000 Mk. und für 1 km auf 179 720 Mk., am Schluss des Betriebsjahres 1888/89 aber auf 478 342 237 Mk. und somit für 1 km auf 304 985 Mk. Von diesem gegenwärtigen Anlagecapital sind 25 632 115 Mk. aus Grundstocksmitteln, 419 615 871 Mk. aus Staatsanleihen, 25 352 293 Mk. aus disponiblen Geldern und 7 741 957 Mk. aus den Betriebsüberschüssen der Staatsbahnen bestritten. Von der eigentlichen Eisenbahnschuld, d. h. von den durch Staatsanleihen aufgebrachten 419 615 871 Mk. sind bis ult. März 1889: 50 873 356 Mk. getilgt, und es betrug somit zu dem gedachten Zeitpunkt die noch ungetilgt zu Buch stehende Eisenbahnschuld 368 742 515 Mk.

Wenden wir uns nun der Gestaltung und Entwickelung der Verkehrsverhältnisse zu, so müssen wir vorausschicken, dass die Eisenbahnen bei ihrer Einführung in Württemberg ein an Land- und Forstwirthschaft sowie an Viehzucht reiches Land vorfanden, welches ausserdem Salz weit über den eigenen Bedarf lieferte, das aber Kohlen gänzlich entbehrte, und dessen Industrie hauptsächlich mangels jener sich, mit Ausnahme der fiscalischen Hüttenindustrie in Verwerthung der im Lande gewonnenen Eisenerze, fast nur auf schlichtes Handwerk beschränkte. Die Eisenbahnen fanden hier

also zur Entfaltung der ihnen inne wohnenden belebenden Kraft ein weites reiches Feld; Regierung und Volk haben es verstanden, sich diese nutzbar zu machen, und so finden wir heute — nach der kurzen Spanne Zeit von vierzig Jahren — in Württemberg neben dem landwirthschaftlichen Reichthum einen lebhaften inneren Verkehr, sowie eine äusserst vielseitige Industrie, welche mit allen Ländern Europas, in verschiedenen Artikeln sogar mit den fremden Erdtheilen arbeitet und von Tag zu Tag in wahrhaft überraschender Weise in den allerverschiedensten Gewerbszweigen neue Werthe hervorzubringen versteht, so dass es nur noch geringer Zeit bedürfen wird, um das an anderer Stelle von uns der württembergischen Industrie gegebene Beiwort „weniger grossartig“ hinfällig zu machen.

Nach der gegenwärtigen Gestaltung der wirthschaftlichen Verhältnisse umfasst die Landwirthschaft 64 % der Gesammtfläche des Königreichs, ist besonders ergiebig im Hügellande, in den Flussthälern und am Bodensee, erzeugt hauptsächlich Dinkel (eine Weizenart) und Hafer und gestattet alljährlich Ausfuhr, besonders in Hafer, während andererseits Weizen und Gerste ebenso regelmässig einen Einfuhrartikel bilden. Die Ausfuhr richtet sich nach Baden, der Schweiz und dem Elsass, und die Einfuhr kommt hauptsächlich aus Bayern, Baden und Oesterreich-Ungarn. Mit der Landwirthschaft in Verbindung steht ein ergiebiger Wein-, Hopfen- und Obstbau sowie die Erzeugung von Mehl und Mühlenfabrikaten, welch Letztere einen wichtigen Ausfuhrartikel nach Baden, Hessen, Bayern, dem Elsass und der bayerischen Rheinpfalz bilden. Ein noch bedeutenderer Bestandtheil der Landwirthschaft aber ist die Viehzucht, die den Eisenbahnen im Binnenverkehr sowohl wie in der Aus- und Einfuhr zahlreiche Transporte und hohe Einnahmen zuführt. Rindvieh erscheint hauptsächlich im Binnenverkehr, demnächst in der Ausfuhr nach Baden und der Schweiz; Schafe bilden einen ganz hervorragenden Ausfuhrartikel vor Allem nach Frankreich, demnächst nach Baden, nach Lothringen und der bayerischen Pfalz; bei Schweinen steht wieder der Binnenverkehr obenan, hiernach folgt die Einfuhr aus beiden Ländertheilen des Königreichs Bayern, aber auch die Ausfuhr nach Baden weist hohe Zahlen auf. Weiter bringt der Viehhandel auch noch die Einfuhr von Rindvieh und Schafen aus Bayern mit sich.

Die Forstwirthschaft erstreckt sich auf 31 % der Bodenbenutzung im Lande, wobei gegenwärtig der Schwarzwaldkreis über dem Durchschnitt, der Jagstkreis im Durchschnitt, der Neckar- und Donaukreis aber unter dem Durchschnitt steht. Der Geldwerth

des jährlichen Bruttoertrages aus der Forstwirthschaft beziffert sich auf rund 29 000 000 Mk. Für die Eisenbahnen bildet der Holztransport die wichtigste Seite des Binnenverkehrs, ausserdem erbringt er eine erhebliche Ausfuhr nach Baden, der Schweiz, der bayerischen Rheinpfalz, Hessen-Nassau, dem Saarrevier, dem Elsass und der preussischen Rheinprovinz, aber auch die Holzeinfuhr aus Bayern, Baden und Oesterreich-Ungarn bringt hohe Zahlen, und Alles in Allem kommen die Holztransporte dem Gewicht nach unmittelbar hinter den Steinkohlentransporten, während sie betreffs der Transporteinnahmen mit Letzteren direct rivalisiren und in verschiedenen Jahren schon die erste Stelle eingenommen haben.

Bei dem Bergbau stehen die Salzwerke obenan. Sie erbringen reichlich den dritten Theil der ganzen Steinsalzproduction der deutschen Salzwerke, während die Gewinnung von Kochsalz der Menge nach geringer ist. Die bedeutendste Saline ist Friedrichshall bei Jagstfeld, nächstdem Clemenshall bei Offenau, Hall mit dem Steinsalzwerk Wilhelmsglück, Wilhelmshall bei Rottweil und die älteste württembergische Saline Sulz am Neckar. Die Salzausfuhr, welche von Jahr zu Jahr steigt, richtet sich hauptsächlich nach Bayern, Baden, Hessen-Nassau, der preussischen Rheinprovinz und dem Grossherzogthum Hessen. — Im Uebrigen beschränkt sich der Bergbau auf die Gewinnung von Eisenerzen, welche hauptsächlich auf der schwäbischen Alb gefördert werden. Dieselben finden Verarbeitung in den inländischen fiscalischen Hüttenwerken Wasseralfingen, Königsbronn, Abtsgemünd, Friedrichsthal bei Freudenstadt, Ludwigsthal bei Tuttlingen und in der Wilhelmshütte zu Schussenried.

Einen wesentlichen Transportartikel bilden auch Steine, welche dem Transportquantum nach die vierte Stelle im Güterverkehr einnehmen. Es werden solche in Württemberg gewonnen, doch ist der eigene Bedarf so bedeutend, dass die Einfuhr aus Baden die Ausfuhr, welche sich hauptsächlich nach Bayern und Hessen-Nassau richtet, beträchtlich übersteigt.

Die neu erstandene Industrie aber beeinflusst den Eisenbahnverkehr betreffs des Massentransports hauptsächlich in der Einfuhr von Roheisen, Eisen und Stahl besonders aus dem Saar- und Ruhrrevier, aus Luxemburg, Lothringen und Westfalen, vor Allem aber in der Einfuhr von Steinkohlen aus dem Saar- und Ruhrgebiet. Wie sich die Industrie unter dem Einfluss der Eisenbahnen entwickelt hat, erhellt am besten daraus, dass im Jahre 1862 erst 273 Dampfmaschinen mit zusammen 320 Pferdekraft in Betrieb [waren], während das Land 1880 bereits 1200 Dampfmaschinen mit

20 000 Pferdekraft zählte und dass die Einfuhr von Steinkohlen von 1733 Tonnen in 1840 auf 698 000 Tonnen in 1888/89 gestiegen ist.

Betreffs der Entwickelung des Verkehrs müssen wir uns weiterhin vergegenwärtigen, dass bereits die erste im Jahre 1850 vollendete Linie Heilbronn-Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen das ganze Land in der Richtung von Norden nach Süden durchzog, dass mit dieser Bahn Württemberg zuerst von den Bodenseeuferstaaten am Bodensee festen Fuss fasste, dass das Jahr 1853 mit Eröffnung der Linien Bietigheim-Mühlacker-Bretten-Bruchsal und Ulm - bayerische Grenze die ersten und noch heut wichtigsten Anschlüsse an die Bahnnetze der Nachbarstaaten Baden und Bayern brachte und damit der grosse Durchgangsverkehr zwischen Oesterreich und dem Orient mit Frankreich für Württemberg gewonnen wurde, dass bei dem allmählichen Ausbau des Bahnnetzes ganz hervorragend auf die Gewinnung immer neuer Anschlusslinien an die Bahnnetze der beiden Nachbarstaaten Bedacht genommen worden ist, dass die bei Nördlingen und Crailsheim an das bayerische Bahnnetz in Richtung auf München und Nürnberg bezw. auf Ansbach-Nürnberg 1863 bezw. 1875 und der wichtige Anschluss an die badische Odenwaldbahn Würzburg-Heidelberg in Jagstfeld 1866 gewonnen wurden, dass das Jahr 1869 die Errichtung einer Trajectanstalt über den Bodensee zum Anschluss an das schweizerische Bahnnetz zwischen Friedrichshafen und Romanshorn brachte, und dass der nachbarliche Verkehr mit Baden nunmehr durch 13 Anschlussstationen vermittelt wird. Hierbei ist zu erwähnen, dass bei dem zwischen Württemberg und Baden betreffs der Erbauung der Grenzstrecken beobachteten Verfahren ausser den von Württemberg hergestellten Anschlusslinien seitens Badens noch Anschlüsse 1863 in Mühlacker von Karlsruhe-Pforzheim her, 1869 in Mergentheim aus der Odenwaldbahn heraus und 1873 in Sigmaringen und in Mengen von Radolfzell her bewirkt worden sind, sowie dass zu den vorgenannten drei bayerischen Anschlüssen auf den Grenzen bei Ulm, Nördlingen und Crailsheim 1890 noch zwei solche auf den Grenzen bei Memmingen und Wangen hinzugetreten sind.

Betreffs der Privatbahnen in Württemberg ist zu erwähnen, dass überhaupt nur zwei solche zur Ausführung gekommen sind, Beide als Zweigbahnen zur Oberen Neckarbahn von Unterboihingen nach Kirchheim u. T. und von Metzingen nach Urach, sowie dass diese als Zweige einer Staatsbahnlinie den Staatsbahnen gegenüber nicht Concurrenz, sondern Zufuhrlinien bilden. Betreffs der württembergischen Wasserstrassen endlich ist anzuführen, dass die Bodenseeschifffahrt die Eisenbahnen nicht concurrenzirt, sondern ergänzt,

dass von den zahlreichen Flüssen nur der Neckar von Cannstatt aus und der kurze zum Bodensee fliessende Schussen schiffbar sind, bezüglich der Concurrenz für die Eisenbahnen also nur der Neckar in Betracht kommt. Der jenen durch die Neckarschifffahrt erwachsende Verlust beziffert sich allerdings auf jährlich durchschnittlich 200 000 Tonnen, indes wird hiervon fast nur die 11 km lange Bahnstrecke Heilbronn-Jagstfeld betroffen, da die Neckarschifffahrt von Heilbronn aufwärts nur mit Segelschiffen bewirkt wird und diese den Bahnen nur rund 25 000 Tonnen nimmt; die übrigen 175 000 Tonnen bleiben im Verkehrsgebiet von Heilbronn bezw. gehen sie hier auf die Bahn über. Mit Rücksicht auf den grossartigen Holzverkehr kommen aber ausserdem auch die flössbaren Gewässer zur Sprache. Solche sind der Neckar von Rottweil aus (im äussersten Südwesten des Landes), die Neckarzuflüsse Lauter, Glatt und Enz mit Nagold und Eyach, der Mainzufluss Kinzig, ferner die Donau auf 10 km von Ulm aufwärts und deren Nebenfluss, die Iller. Nach der Statistik des Jahres 1882 wurden 165 000 Tonnen Holz verflösst, den Eisenbahnen also entzogen, doch nimmt die Flösserei immer mehr und mehr ab.

Wie schon an verschiedenen Stellen gesagt, bedingt die politische Landesgrenze gegen Baden nicht unmittelbar den Wechsel im gegenseitigen Eisenbahnbesitz der beiden Staaten, vielmehr reichen württembergische Linien nach Baden und ebenso badische nach Württemberg bis zu der nächsten grösseren Anschlussstation hinüber; auf dieser Seite deckt sich in Folge dessen auch Betriebs- und Eigenthumsgrenze mit einander. Auf der bayerischen Seite dagegen deckt sich die Eigenthumsgrenze der beiderseitigen Staatsbahnen mit der politischen Landesgrenze, und es besteht deshalb betreffs der fraglichen Linien gegenwärtig noch ein gegenseitiges Pachtverhältniss, doch soll hierin, wie auf Seite 586 näher angegeben, eine Aenderung eintreten. Gegenwärtig bezw. nach dem Stande ult. März 1889 sind die 0,90 km lange Strecke von der württembergischen Station Ulm bis zur ideellen Landesgrenze (Mitte der Donaubrücke bei Neu-Ulm) und die 10,33 km lange Strecke vom württembergischen Bahnhofe Crailsheim bis zur Landesgrenze, zusammen also 11,23 km, an die bayerische Staatsbahnverwaltung verpachtet, andererseits aber die bayerische Staatsbahnstrecke von der Landesgrenze bei Pflaumloch bis zur bayerischen Station Nördlingen mit 3,75 km seitens der württembergischen Staatsbahnverwaltung angepachtet, und es ergiebt sich demnach per ult. März 1889 gegenüber der Eigenthumslänge von 1568,41 km eine Betriebslänge von 1560,93 km.

Gehen wir nun auf die Betriebsergebnisse der württembergischen Staatsbahnen über, so bildete auch bei diesen in den ersten Jahren der Personenverkehr die Haupteinnahmequelle, der Güterverkehr trat indes schon im zweiten vollen Betriebsjahr der Hauptbahn Heilbronn-Friedrichshafen in den Vordergrund, hat sich immer mehr als die wichtigere Seite des Verkehrs gezeigt, die Einnahmen aus der Personenbeförderung bis jetzt aber noch nicht um das Doppelte übertroffen. Einen Ueberblick über die absolute Zunahme des Verkehrs der württembergischen Staatsbahnen gewinnt man aus dem Vergleich der Betriebsjahre 1854/55 und 1858/59, innerhalb welcher Zeit die Ausdehnung des Netzes mit 305 km unverändert geblieben ist und die Linien Heilbronn-Stuttgart-Friedrichshafen mit Bietigheim-Bruchsal und Ulm - bayerische Grenze umfasste. Die Betriebsergebnisse dieser beiden Jahre stellten sich, wie folgt:

	1854/55	1858/59
Personenzahl	1 893 323	2 742 936
Einnahme aus dem Personenverkehr	1 779 777 Mark	2 472 321 Mark
Güterfrequenz (in Tonnen à 1000 kg)	281 561 Tonnen	445 462 Tonnen
Einnahme aus dem Güterverkehr	2 870 070 Mark	3 788 077 Mark
Gesammteinnahme	5 279 748 „	7 224 799 „

Innerhalb des Personenverkehrs besonders nimmt auch bei den württembergischen Staatsbahnen der Binnenverkehr bei Weitem die erste Stelle ein; er bewegte sich unter Zugrundelegung der letzten fünf zum Bericht gezogenen Jahre bei stetigem Anwachsen zwischen 10 805 852 Personen in 1884/85 und 13 127 122 in 1888/89. Nächstdem folgt der directe Verkehr. Derselbe stieg von 544 618 Personen in 1884/85 auf 688 737 in 1888/89; hierbei tritt vor Allem der nachbarliche Verkehr mit Baden hervor, welcher alljährlich die reichliche Hälfte des ganzen directen Verkehrs ausmacht; diesem folgt, aber mit unvergleichlich geringeren Zahlen, der nachbarliche Verkehr mit Bayern, dann der Verkehr mit der Main-Neckarbahn, wobei badische Stationen wieder noch mit inbegriffen sind, hierauf der mit der Schweiz, mit Elsass-Lothringen und mit Frankreich. Betreffs des Durchgangspersonenverkehrs, welcher in 1884/85 nur erst 72 465 Personen betrug, seitdem aber alljährlich erheblich gestiegen ist und in 1888/89 eine Personenzahl von 168 396 ausmachte, hält sich der zwischen Bayern und Baden und der zwischen Bayern/Oesterreich und den Rheinlanden die Wage

und die dritte Stelle nimmt hier der Verkehr zwischen Bayern, Oesterreich und dem Orient mit Frankreich ein. Die betreffs des gesammten Personenverkehrs am stärksten frequentirte Theilstrecke ist Stuttgart-Cannstatt und die am stärksten frequentirte durchgehende Linie Ulm-Mühlacker und weiter bis Bretten.

Im Güterverkehr steht der directe Verkehr obenan. Derselbe bewegte sich zwischen 1 765 948 Tonnen in 1885/86 und 2 184 234 Tonnen in 1888/89, und hierbei übertrifft die Einfuhr mit ihren Kohlentransporten ganz erheblich die Ausfuhr. Nach welchen bezw. aus welchen Ländern sich Ein- und Ausfuhr der Massenartikel bewegen, ist schon weiter oben angegeben. Nach dem directen Güterverkehr kommt der Binnenverkehr; derselbe ist von 1 046 220 Tonnen in 1884/85 auf 1 757 981 Tonnen in 1888/89 gestiegen, und der Güterdurchgang, welcher die dritte Stelle einnimmt, hat sich zwischen 344 697 Tonnen in 1885/86 und 475 906 Tonnen in 1888/89 bewegt. Die wichtigsten Transportartikel sind im Güterverkehr den transportirten Mengen nach Steinkohlen, Holz, Getreide und Steine. Hierbei reichen, wie schon an anderer Stelle gesagt, dem Gewicht nach die Holztransporte nahe an die Steinkohlentransporte heran und übertreffen bezüglich der Transporteinnahmen die Letzteren sogar in manchem Jahr. Das letzte zu Bericht gezogene Jahr 1888/89 ergab an Steinkohlentransporten ein Quantum von 714 680 Tonnen und eine Einnahme von 2 101 469 Mk., die Holztransporte dagegen 655 184 Tonnen bezw. 2 242 443 Mk. Die am stärksten frequentirte Strecke und gleichzeitig die wichtigste Transitroute ist auch beim Güterverkehr Ulm-Mühlacker-Bretten und als Transitrouten folgen dieser Ulm-Mengen, Crailsheim-Mühlacker und Crailsheim-Jagstfeld.

Betreffs der Betriebsausgaben ist erklärend zu bemerken, dass die Verwaltung Erneuerungs- und Reservefonds nicht führt, die diesen Fonds sonst zur Last fallenden Ausgaben also in den wirklichen Betriebsausgaben mit enthalten sind, und weiter ist zur Beurtheilung dieser hervorzuheben, dass bei dem gebirgigen Charakter des ganzen Landes die Steigungsverhältnisse der Bahnen sehr ungünstige sind, indem nur 358 km in der Horizontale, 1210 km aber in Steigungen bezw. Gefäll liegen, dass hiervon 735 km ein Längengefäll über 1 : 200 haben und die Maximalsteigung 1 : 43 beträgt; dieselbe liegt auf der Strecke Freudenstadt-Schiltach. Abgesehen von den drei ersten Betriebsjahren 1845/46 bis 1847/48 haben sich die Betriebsausgaben zwischen 63,20 % der Bruttoeinnahme in 1848/49 und 42,53 % in 1860/61 bewegt, im Durchschnitt aber 51,88 % betragen; innerhalb der letzten fünf Jahre

1884/85 bis 1888/89 besonders aber sind die Ausgaben von 52,55 % alljährlich bis auf 49,79 % in 1888/89 herunter gegangen. Gegenüber den vorerwähnten ungünstigen Steigungsverhältnissen und dem Umstande, dass — wie bei Abhandlung des Baues angegeben — die Verwaltung häufig und lange Zeit mit kurzen Theilstrecken zu arbeiten hatte, ist dies ein überaus günstiges Resultat. Dabei fällt ferner noch in die Wagschale, dass keine einzige der hier inbegriffenen Linien als Secundärbahn gebaut ist, und dass auch nur ein verhältnissmässig geringer Theil derselben mit zusammen 127 km secundär betrieben wird.

Der Ueberschuss der Bruttoeinnahmen über die Betriebsausgaben erbringt die Verzinsung des jeweiligen Anlagecapitals, und es hat sich dieselbe in den einzelnen Jahren wie folgt gestellt:

pro	1845/46	1846/47	1847/48	1848/49	1849/50	1850/51	1851/52
	1,41	1,37	1,23	1,68	1,78	3,09	3,29 %
pro	1852/53	1853/54	1854/55	1855/56	1856/57	1857/58	1858/59
	3,67	2,91	4,16	4,98	5,80	5,32	6,29 %
pro	1859/60	1860/61	1861/62	1862/63	1863/64	1864/65	1865/66
	5,33	6,19	6,39	5,82	4,80	4,30	5,04 %
pro	1866/67	1867/68	1868/69	1869/70	1870/71	1871/72	1872/73
	4,76	5,21	3,81	3,25	3,11	3,75	3,90 %
pro	1873/74	1874/75	1875/76	1876/77	1877/78	1878/79	1879/80
	3,33	3,52	3,48	3,46	3,46	3,31	3,09 %
pro	1880/81	1881/82	1882/83	1883/84	1884/85	1885/86	1886/87
	2,54	2,86	2,79	3,07	2,98	3,01	3,16 %
pro	1887/88	1888/89	im Durchschnitt 3,72 %.				
	3,31	3,51 %					

Dass die Rentabilität seit Anfang der sechziger Jahre erheblich zurückgegangen ist, hat seinen Grund neben den bei allen Bahnen betreffs der volkswirthschaftlichen Verhältnisse gemachten Beobachtungen vornehmlich darin, dass die Zunahme des Verkehrs mit der bedeutenden Ausdehnung des Bahnnetzes in den unveränderlich gegebenen Grenzen des Verkehrsgebiets nicht gleichen Schritt halten konnte, und dass sich das Anlagecapital über den Längenzuwachs hinaus immer mehr gesteigert hat, denn, wie schon an anderer Stelle gesagt, betrug die kilometrische Belastung nach Vollendung der Stammbahn im Jahre 1854 nur 179 720 Mk., in 1888/89 aber 304 985 Mk. Indes haben gerade die württembergischen Staatsbahnen ihre volle und hohe Rentabilität gefunden in der durch sie bewirkten Wiedergeburt und fortgesetzten Hebung der vaterländischen Industrie!

Von den nach vorstehenden Procentsätzen sich ergebenden ziffermässigen Summen sind in dem Zeitraum von 1855 bis 1872 im Ganzen 7 741 957 Mk. zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen verwendet und somit nicht immer der ganze Betriebsüberschuss an die Staatskasse abgeliefert worden.

Um einen Ueberblick über den gegenwärtigen Verkehr der württembergischen Staatsbahnen zu geben, lassen wir hier die Resultate des letzten zum Bericht gezogenen Geschäftsjahres 1888/89 folgen. Es wurden befördert 13 984 255 Personen, 4 584 094 000 kg Frachten und hierfür 10 768 484 Mk. bezw. 20 103 800 Mk., im Ganzen aber einschliesslich der Nebeneinnahmen 33 223 927 Mk. vereinnahmt. Die Betriebsausgaben erforderten 16 950 812 Mk., und es ergab sich somit ein Betriebsüberschuss von 16 273 115 Mk. Zur Bewältigung dieses Verkehrs waren 342 Locomotiven, 834 Personenwagen und 5323 Lastwagen vorhanden, das Beamten- und Arbeiterpersonal aber belief sich auf 8872 Köpfe.

Organisation. Zur Ausführung der mit Gesetz vom 18. April 1843 angeordneten ersten Eisenbahnbauten wurde laut Allerhöchster Entschliessung vom 15. Juni 1843 eine besondere Behörde als „Eisenbahncommission" errichtet und zunächst dem Ministerium des Innern, unterm 29. September 1844 aber dem Finanzministerium unterstellt, und weiter unterm 23. Juli 1850 erfolgte deren Einverleibung in die 1849 gebildete Oberfinanzkammer als „IV. Abtheilung für die Eisenbahnverwaltung". Nachdem inzwischen auf Grund des Gesetzes vom 17. Dezember 1849 im Vertrage vom 11. Juli 1850 der zwischen der Krone Württemberg und dem fürstlichen Hause Thurn und Taxis betreffs der württembergischen Posten bestehende Lehnsverband gelöst und der Postbetrieb in die unmittelbare Leitung des Staates übergegangen war, sowie nachdem die zunächst nur für den Eisenbahnbetrieb errichtete Telegraphenanstalt 1850 zur öffentlichen Benutzung freigegeben worden, erfolgte durch Allerhöchste Verordnung vom 17. Juli 1851 die Errichtung einer „Centralbehörde für die Verkehrsanstalten" unter dem Finanzministerium, deren 1. Section „die Eisenbahncommission" bildete. Da die Staatsbahnen aber immer mehr an Ausdehnung gewannen, wurden unterm 8. November 1858 innerhalb der Centralbehörde für die Verkehrsanstalten und als zwei getrennte Sectionen dieser für die Eisenbahnneubauten bezw. an Stelle der bisherigen Eisenbahncommission für die Verwaltung und den Betrieb der eröffneten Strecken eine besondere „Eisenbahnbaucommission" und eine „Eisenbahndirection" eingesetzt, der Letzteren später auch durch Allerhöchste Verordnung vom 5. Oktober 1863 Verwaltung und Betrieb der für Rechnung des Staates erworbenen Bodensee- und Neckardampfschifffahrt mit übertragen. Unterm 21. Oktober 1864 erfolgte dann die Abtrennung der in Rede stehenden Centralbehörde vom Finanzministerium und die Zutheilung derselben zum Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten als eine besondere Abtheilung desselben. Die Eisenbahndirection erfuhr übrigens im Jahre 1870 insofern eine Einschränkung ihres Wirkungskreises, als in Folge der Eröffnung der badischen Bahnstrecke Heidelberg-Jagstfeld die Neckardampfschifffahrt staatlicherseits eingestellt wurde.

Mit Allerhöchster Verordnung vom 28. Juni 1875 trat betreffs Verwaltung und Beaufsichtigung der Verkehrsanstalten eine neue Organisation ins Leben.

Obere Leitung und Aufsicht verblieb hierbei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, für die eigentliche Verwaltung und unmittelbare Leitung aber wurde „die Generaldirection der Verkehrsanstalten“ neu errichtet, innerhalb welcher wiederum die „Eisenbahnbaucommission“ für die Leitung und Beaufsichtigung des Neubaues von Eisenbahnen und die „Eisenbahndirection“ für die Leitung des Betriebes und der Verwaltung der Eisenbahnen sowie der Bodenseedampfschifffahrt zwei besondere Sectionen bildeten, und wobei die Eisenbahndirection in drei Unterabtheilungen, in die Betriebsabtheilung, in die Verwaltungs- und Bauabtheilung und in die Rechnungsabtheilung zerlegt wurde. Nach wenigen Jahren jedoch, durch königliche Verordnung vom 20. März 1881, erfuhr diese Organisation abermals eine durchgreifende Aenderung, und diese mit dem 1. April 1881 ins Leben getretene neue Organisation ist die noch jetzt gültige.

Die obere Leitung und Beaufsichtigung der Verkehrsanstalten ist hierbei wieder nicht berührt worden, vielmehr nach wie vor der Abtheilung für die Verkehrsanstalten im Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten verblieben, dagegen ist die unmittelbare Verwaltung der Staatseisenbahnen und der Bodenseedampfschifffahrt einerseits und diejenige der Posten und Telegraphen andererseits völlig voneinander getrennt und für jede dieser beiden Verwaltungen eine besondere Generaldirection errichtet worden. Hierbei sind unter Auflösung der bisherigen selbstständigen Eisenbahnbaucommission die Neubauangelegenheiten der neuen Centralbehörde der Staatseisenbahnen mit unterstellt worden, und so liegt der „Generaldirection der Staatseisenbahnen“ die unmittelbare Leitung und Beaufsichtigung des gesammten Dienstes der Staatseisenbahnen und der Bodensee-Dampfschifffahrt ob. Die Untereintheilung der Generaldirection in drei Abtheilungen ist dieselbe wie früher. An der Spitze der Generaldirection steht ein Präsident, welcher gegenwärtig gleichzeitig Vorstand der Betriebsabtheilung ist, und den beiden anderen Abtheilungen ist je ein Director vorgesetzt. Die Collegialmitglieder der Generaldirection sind theils Bau-, theils Finanzbeamte, und die Hülfsbureaus der Generaldirection sind: das technische Bureau, das Revisorat, das Rechnungscontrolebureau, das Bureau für die Wagencontrole, das Tarif- und Reclamationsbureau, das Betriebs- und Kursbureau, das statistische Bureau, das Grundbuchsbureau die Eisenbahnhauptkasse, die Montirungsverwaltung sowie die Inventarsverwaltung, diese sämmtlich mit Sitz in Stuttgart, die Hauptmagazinsverwaltung dagegen mit Sitz in Esslingen.

Die Organe der Direction für den äusseren Dienst sind: Die Betriebsoberinspectoren, gegenwärtig drei, zur Leitung und Beaufsichtigung des gesammten Eisenbahnbetriebsdienstes; der Obermaschinenmeister zur oberen Aufsicht über den Locomotivendienst, über Beschaffenheit und Zustand der Fahrbetriebsmittel, Dampfkesselanlagen und sonstigen mechanischen Einrichtungen sowie über den Betrieb sämmtlicher Werkstätten; der Culturinspector, welchem die Anlage und Instandhaltung der Böschungspflanzungen sowie die Verwerthung sonstigen nutzbaren Areals der Verwaltung obliegt; die Eisenbahnbetriebsbauämter für den Bahnaufsichts- und den Bahnunterhaltungsdienst, gegenwärtig 28 von räumlich geringer Ausdehnung (mit Bezirken von 38 bis 72 km); die Betriebsinspectionen als Bezirksstellen für den Betriebsdienst und als Lokalstellen für diesen die Bahnverwaltungen I. und II. Klasse, die Stationsmeisterstellen, die Haltestellen und die Haltepunkte; für den Zugsförderungs- und Werkstättendienst die Locomotivwerkstätten, welchen die Unterhaltung der

Locomotiven obliegt und das Locomotivpersonal unterstellt ist, sowie die Wagenwerkstätte behufs Unterhaltung der Wagen.

Nach der gegenwärtigen Eintheilung bestehen 12 Betriebsinspectionen, deren Bezirke Strecken von 75 bis 167 km Länge umfassen. Es sind dies:

Betriebsinspection Heilbronn mit den Strecken Bietigheim-Heilbronn-Osterburken, Heilbronn-Eppingen und Heilbronn-Weinsberg (gegen Crailsheim) mit zusammen 106 km.

Betriebsinspection Stuttgart mit den Strecken Bietigheim-Stuttgart-Cannstatt-Plochingen-Göppingen (gegen Ulm), Stuttgart-Böblingen (gegen Eutingen) und Cannstatt-Waiblingen (gegen Aalen) mit zusammen 94 km.

Betriebsinspection Ulm mit den Strecken Göppingen-Ulm-Laupheim der Hauptbahn, Ulm-Schelklingen (gegen Sigmaringen) und Ulm-Sontheim/Brenz (gegen Aalen) mit zusammen 127 km.

Betriebsinspection Friedrichshafen mit den Strecken Friedrichshafen-Aulendorf-Laupheim (gegen Ulm), Aulendorf-Kisslegg-Leutkirch-Isny und Kisslegg-Wangen mit zusammen 148 km.

Betriebsinspection Aalen mit den Strecken Waiblingen-Aalen-Goldshöfe-Nördlingen und Aalen-Sontheim/Brenz (gegen Ulm) mit zusammen 143 km.

Betriebsinspection Crailsheim mit den Strecken Goldshöfe-Crailsheim-Mergentheim und Crailsheim-Hessenthal-Weinsberg (gegen Heilbronn) mit zusammen 167 km.

Betriebsinspection Backnang mit den Strecken Waiblingen-Backnang-Hessenthal, Backnang-Beihingen-Bietigheim und Beihingen-Ludwigsburg mit zusammen 88 km.

Betriebsinspection Freudenstadt mit den Strecken Böblingen-Eutingen-Freudenstadt-Schiltach und Eutingen-Horb mit zusammen 100 km.

Betriebsinspection Calw mit den Strecken Zuffenhausen-Calw, Pforzheim-Brötzingen-Wildbad und Brötzingen-Calw-Hochdorf (bei Eutingen) mit zusammen 123 km.

Betriebsinspection Rottweil mit den Strecken Horb-Rottweil-Villingen und Rottweil-Immendingen mit zusammen 105 km.

Betriebsinspection Sigmaringen mit den Strecken Ebingen (von Tübingen her)-Sigmaringen-Herbertingen-Schelklingen (gegen Ulm), Herbertingen-Altshausen-Aulendorf und Altshausen-Pfullendorf mit zusammen 148 km.

Betriebsinspection Tübingen mit den Strecken Horb-Tübingen-Unterboihingen (gegen Plochingen) und Tübingen-Ebingen (gegen Sigmaringen) mit zusammen 130 km.

Die in den vorstehenden Linien nicht mit enthaltenen Strecken Bietigheim-Mühlacker-Bretten von 39 km Länge und die 8 km lange Strecke Plochingen-Unterboihingen sind aus der Eintheilung in Betriebsinspectionsbezirke ausgeschieden und den Bahnhofsverwaltungen I. Classe Mühlacker bezw. Plochingen unterstellt.

Im Allgemeinen bleibt hier noch zu bemerken, dass die Betriebsinspectoren gleichzeitig Vorstände derjenigen Stationen sind, an welchen ihre Betriebsinspectionen den Sitz haben, sowie dass die Bahnhofsverwaltungen I. Classe den Betriebsinspectionen nicht mit unterstellt sind.

Locomotivwerkstätten sind vier: zu Aalen, Esslingen, Rottweil und Friedrichshafen vorhanden und ausserdem noch Nebenwerkstätten zu Crailsheim, Heilbronn, Ulm und Tübingen eingerichet. Die Wagenwerkstätte befindet

sich in Cannstatt. Ferner ist hier noch die Schwellenimprägniranstalt in Zuffenhausen zu erwähnen.

Für den Eisenbahnbau werden nur nach Bedarf besondere Dienststellen, als Eisenbahnbauämter, Bahnbausectionen, Hochbausectionen, Bahnhofbauämter, Bahnhofbaubureaus errichtet.

Das Geschäftsjahr umfasste bei den württembergischen Staatsbahnen von Errichtung dieser bis zum Jahre 1878 die Zeit vom 1. Juli des laufenden bis zum letzten Juni des folgenden Jahres, ist in 1878 aber auf das jetzt gebräuchliche sogenannte Etatsjahr vom 1. April des laufenden bis zum letzten März des folgenden Jahres abgeändert worden.

Im Anschluss an die Organisation ist auch hier derjenigen Einrichtung zu gedenken, welche den Zweck hat, einen geregelten Verkehr zwischen den Eisenbahnbehörden und den berufenen Vertretern des Handels, der Gewerbe und der Landwirthschaft herbeizuführen, und es ist diese Einrichtung in Württemberg unter allen Staaten von Altdeutschland zuerst ins Leben gerufen worden. Zunächst wurde durch Allerhöchste Verordnung vom 4. Juni 1878 ein „berathender Ausschuss von Vertretern des Handels, der Gewerbe und der Landwirthschaft“ errichtet und der Generaldirection der Verkehrsanstalten beigegeben. Bei der Neuorganisation vom 20. März 1881, durch welche die bisherige gemeinschaftliche Generaldirection der Verkehrsanstalten aufgehoben wurde, ist der berathende Ausschuss unter der Bezeichnung „Beirath der Verkehrsanstalten“ dem zuständigen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten als nunmehriger einziger Centralstelle der Verkehrsanstalten beigegeben worden. Die Zusammensetzung desselben ist hierbei unverändert geblieben; er besteht aus 8 Vertretern des Handels und der Gewerbe, von welchen je einer seitens der 8 Handels- und Gewerbekammern des Landes gewählt wird, und aus 8 Vertretern der Landwirthschaft, deren Wahl durch das Gesammtcollegium der Centralstelle für die Landwirthschaft erfolgt. Der Beirath wird durch das Ministerium je nach Bedürfniss, mindestens aber jährlich zweimal, zu gemeinschaftlichen Sitzungen zusammen berufen. Den Sitzungen präsidirt der Ressortminister in Person bezw. ein von diesem beauftragter Stellvertreter. Zweck, Rechte und Pflichten des Beiraths sind dieselben wie in den anderen Staaten, und auch hier hat derselbe einen ständigen Ausschuss von 6 Mitgliedern aus seiner Mitte zu wählen.

Ausser diesem aus gewählten Vertretern der Privatinteressenten bestehenden Beirath der Verkehrsanstalten ist in Württemberg bei der Neuorganisation von 1881 aber auch noch ein „Rath der Verkehrsanstalten“ errichtet und dem Ressortministerium beigegeben worden. Dieser hat den Zweck, die zum Geschäftskreise des Ministeriums gehörigen Angelegenheiten, welchen eine allgemeine Bedeutung für mehrere Dienstzweige inne wohnt, oder die sonst von hervorragender Wichtigkeit sind, seinerseits zu begutachten. Derselbe besteht aus den beiden Präsidenten der Generaldirection der Staatseisenbahnen und der Generaldirection der Posten und Telegraphen, aus den zweiten Vorständen und aus den Abtheilungsvorständen dieser beiden Behörden, aus einem vortragenden Rath des Ministeriums und aus 6 weiteren Mitgliedern, welche durch des Königs Majestät Allerhöchstselbst aus der Zahl der Collegialmitglieder der beiden Generaldirectionen berufen werden.

Geographie. Der politischen Eintheilung nach liegen von den württembergischen Staatsbahnen nach dem Stand ult. März 1889

im Königreich Württemberg	1419,93 km
im Königreich Bayern	8,08 „
im Grossherzogthum Baden	80,79 „
auf preussisch-hohenzollernschem Gebiet	59,61 „
Summa	1568,41 km.

Seitdem sind noch bis ult. Dezember 1890, wie schon in dem geschichtlichen Theil angegeben, die Linien Leutkirch-bayerische Grenze gegen Memmingen, Wangen-Grenze gegen Hergatz und Inzigkofen-Tuttlingen mit zusammen 64,17 km eröffnet worden.

Betreffs der oro- und hydrographischen Verhältnisse Württembergs können wir auf die Seite 178 gemachten Angaben verweisen, aus welchen sich ergiebt, dass die westlich des Neckar gelegenen Eisenbahnlinien dem Schwarzwald bezw. dem diesem nördlich vorgelagerten Neckarbergland, die zwischen Neckar und Donau dem fränkischen Jura und die südlich der Donau der schwäbisch-bayerischen Hochebene bezw. im äussersten Südosten den Vorbergen der bayerischen Alpen angehören. Diese letztere Landschaft, welche von den Geographen im Allgemeinen mit dem Namen Adelegg belegt wird, ist im Volksmunde mehr unter dem Namen Allgäu bekannt.

Wie schon weiter vorstehend bei der geschichtlichen Abhandlung erörtert worden ist, sind die Eisenbahnen Württembergs mit Rücksicht auf die orographischen und auf die gewerblichen Verhältnisse des Landes fast durchweg durch die Flussthäler geführt worden, und die einzelnen Linien werden eisenbahndienstlich von der eigenen Verwaltung nach den betreffenden Flüssen benannt. Der Gleichmässigkeit halber soll deshalb auch hier, unbekümmert um die Verkehrsbeziehungen, diese geographische Eintheilung beibehalten werden, und es ergeben sich demnach für die nähere Besprechung folgende Linien:

I. Die Hauptbahn Bretten-Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen ist 261 km lang, hat bis Ulm vorherrschend südöstliche und von da bis Friedrichshafen südwestliche Richtung. Sie bildet die Fortsetzung der badischen Staatsbahnlinie Bruchsal-Bretten und lehnt sich andererseits auch an die badische Staatsbahnlinie Karlsruhe-Durlach-Bretten-Eppingen an. Mit ihrer Anfangsstrecke gehört sie dem Grossherzogthum Baden an, tritt vor Maulbronn in Württemberg ein, nimmt bei Mühlacker südwestlich die badische Staatsbahnlinie von Karlsruhe-Pforzheim auf, begleitet nun bei westlicher Richtung in grösserem Abstande die Enz auf deren linkem Ufer, überbrückt dieselbe bei Bietigheim, tritt damit in das Neckarthal und entsendet hier nördlich die Untere Neckarbahn über Heilbronn nach Jagstfeld, sowie östlich die Murrbahn über Backnang nach Hessenthal in Richtung auf Crailsheim. Von Bietigheim aus verfolgt die Hauptbahn zunächst mehr südliche Richtung, begleitet den Neckar in grösserem Abstande vom Fluss auf dem linken Ufer, nimmt bei Ludwigsburg nördlich eine Verbindungscurve von der Station Beihingen der Murrbahn auf, entsendet bei Zuffenhausen südwestlich die württembergische Schwarzwaldbahn zunächst nach Calw und läuft nun auf den Bahnhof Stuttgart ein. Von hier geht die Gäubahn südwestlich nach Eutingen ab, die Hauptbahn aber nimmt nun wieder südöstliche Richtung an, überschreitet bei Cannstatt den Neckar, verlässt hiermit das dem Schwarzwald nördlich vorgelagerte Neckarbergland und tritt mit dem Uferwechsel auf den schwäbischen Jura über. Bei Cannstatt geht östlich die Remsbahn über Aalen nach Nördlingen ab, und die Hauptbahn wird durch die groteskeren Formationen des Juragebirges gezwungen, die Thalsohle der Flüsse aufzusuchen. So begleitet sie bis Plochingen den Neckar hart auf dessen

rechtem Ufer, entsendet hier die den Neckar in seinem oberen Lauf begleitende Obere Neckarbahn südwestlich über Tübingen und Rottweil an die badische Schwarzwaldbahn, tritt selbst aber in das Thal der Fils, führt in diesem über Göppingen, gewinnt dann hinter Geislingen die Hochebene der Rauhen Alb und überschreitet diese in ihrer ganzen Breite bis Ulm. Von hier führt westsüdwestlich die Untere Donaubahn nach Sigmaringen, nordöstlich die Brenzbahn nach Aalen, südöstlich die bis zur Mitte der Donaubrücke mit 1 km zu Württemberg gehörige, von da aus aber in bayerischem Staatsbesitz stehende Bahn nach Augsburg und München, die Hauptbahn aber nimmt nun südwestliche Richtung an, begleitet hierbei zunächst die Donau auf deren linkem Ufer, überschreitet bei Erbach den Strom, tritt damit auf die schwäbisch-bayerische Hochebene, benutzt hierbei zunächst das Thal der Riss bis zu deren Quellgebiet, führt über Biberach, kreuzt bei Aulendorf die Allgäubahn Herbertingen-Leutkirch, tritt dann in das Thal des Schussen und führt unter mehrfacher Ueberbrückung des Flusses über Ravensburg nach ihrem Endpunkte Friedrichshafen am Bodensee, von wo aus die württembergische Staatsbahnverwaltung in der Bodenseedampfschifffahrt Trajectverkehr nach Romanshorn, nach Bregenz und nach Lindau sowie regelmässigen Dampfschiffsverkehr ausserdem noch nach Rorschach und nach Konstanz unterhält. Die Bahn ist auf 140 km von Mühlacker bis Ulm doppelgleisig, auf der 18 km langen Anfangsstrecke Bretten-Mühlacker ist das zweite Gleis im Bau, die 104 km lange südliche Theilstrecke Ulm-Friedrichshafen aber ist eingleisig. Das Maximallängengefäll beträgt auf Bretten-Mühlacker 1 : 100, auf Mühlacker-Bietigheim 1 : 160, auf Bietigheim-Stuttgart 1 : 100, auf Stuttgart-Plochingen 1 : 150, auf Plochingen-Geislingen 1 : 80, auf Geislingen-Westerstetten 1 : 45, auf Westerstetten-Ulm 1 : 70, auf Ulm-Aulendorf 1 : 150, auf Aulendorf-Friedrichshafen 1 : 100. Alles in Allem liegen von dieser Bahn 64 km in der Horizontale, 197 km aber in Steigungen bezw. Gefäll, und hiervon wieder 102 km in Steigungen über 1 : 200 und 12 km in solchen über 1 : 80. Kurz vor Stuttgart hat die Bahn den 830 m langen Pragtunnel.

2. Die Untere Neckarbahn Bietigheim-Jagstfeld ist 40 km lang, zweigt bei Bietigheim von der Hauptbahn ab und führt bei nördlicher Richtung, dem Neckarbergland angehörend, auf dem linken Neckarufer bis Heilbronn, entsendet hier die Kraichgaubahn westlich nach Eppingen, sowie die Kocherbahn östlich nach Crailsheim; sie selbst aber überbrückt bei Heilbronn den Neckar, tritt damit auf die Vorberge des schwäbischen Jura und begleitet den Fluss bis Jagstfeld nunmehr auf dem rechten Ufer, wobei sie den Kocher überbrückt. In Jagstfeld, der Station für das berühmte Salzwerk Friedrichshall, findet sie Fortsetzung in den badischen Staatsbahnlinien nördlich über Neckarelz und westlich über Meckesheim nach Heidelberg Mannheim, nordöstlich aber in den württembergischen Linien nach Osterburken. Die Bahn ist gegenwärtig noch eingleisig, doch ist die Ausführung des zweiten Gleises bereits angeordnet; sie hat auf Bietigheim-Heilbronn ein Steigungsmaximum von 1 : 115, auf Heilbronn-Jagstfeld aber beinahe horizontale Lage.

3. Die Untere Jagstbahn Jagstfeld-Osterburken bildet die nordöstliche Fortsetzung der vorigen, ist 38 km lang, bewegt sich zunächst im Thal der Jagst, überbrückt diesen Fluss bei Züttlingen, tritt damit in das Seckachthal und führt in diesem bis Osterburken, hier in die badische Odenwaldbahn Heidelberg-Würzburg mündend. Die Endstrecke liegt ganz auf badischem Gebiet, aber auch bald hinter Jagstfeld berührt die Bahn dieses auf mehrere Kilometer. Die Bahn ist eingleisig und hat eine Maximalsteigung von

1 : 185. Sie gehört mit ihrem südlichen Theil den Vorbergen des Jura, nördlich der Jagst aber dem Odenwald an.

4. Die Kraichgaubahn Heilbronn-Eppingen ist 24 km lang, zweigt in Heilbronn von der Unteren Neckarbahn ab, hat westliche Richtung, tritt bei Gemmingen auf badisches Gebiet über und findet von Eppingen aus in der badischen Kraichgaubahn Fortsetzung nach Bretten-Durlach-Karlsruhe. Die Bahn ist doppelgleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 100. Sie gehört dem Neckarbergland an.

5. Die Kocherbahn Heilbronn-Crailsheim bildet einerseits die östliche Fortsetzung der Kraichgaubahn und lehnt sich andererseits in Heilbronn an die Untere Neckarbahn an. Sie ist 98 km lang, führt in östlicher Richtung in weitem Abstande südlich vom Kocher über Weinsberg und Oehringen, überschreitet dann bei Hall den Fluss, entsendet bei Hessenthal südlich die Murrbahn über Backnang an die Hauptbahn, überbrückt bei Crailsheim die Jagst, schneidet hier gleichzeitig die Linie Aalen-Mergentheim und findet auf der bayerischen Grenze hinter Ellrichshausen Fortsetzung in der bayerischen Staatsbahn über Ansbach nach Nürnberg und Eger. Die Bahn ist doppelgleisig, hat bis Crailsheim wiederholt Steigungen von 1 : 100, auf der Grenzstrecke hinter Crailsheim aber 1 : 150. Sie gehört dem Jura an.

6. Die Murrbahn Hessenthal-Bietigheim und Waiblingen ist in der gemeinschaftlichen Strecke Hessenthal-Backnang 42 km, auf Backnang-Bietigheim 26 km und auf Backnang-Waiblingen 19 km lang. Sie zweigt auf Station Hessenthal von der Kocherbahn ab, benutzt bei zunächst südlicher Richtung das Thal des Kocher, wendet sich bei Gaildorf nach Südwesten, trennt sich hiermit unter Ueberbrückung des Flusses von diesem, tritt dann bei Fornsbach in das Thal der Murr, verbleibt in diesem zunächst bis Backnang und gabelt sich hier in die Linien nach Bietigheim und nach Waiblingen.

Die Erstere verbleibt bei westlicher Richtung im Murrthale, überbrückt bei Marbach den Neckar, entsendet bei der nächsten Station Beihingen eine 5 km lange Verbindungscurve südlich nach der Station Ludwigsburg der Hauptbahn und mündet auf Station Bietigheim gleichfalls in die Hauptbahn in Richtung auf Bretten. Die Waiblinger Linie behält südwestliche Richtung bei, überschreitet kurz vor ihrem Endpunkte die Rems und mündet auf Bahnhof Waiblingen in die Remsbahn in Richtung auf Cannstatt-Stuttgart. Die Bahn ist in allen ihren Theilen eingleisig und die Verbindungscurve Beihingen-Ludwigsburg, welche übrigens gleichfalls als Vollbahn gebaut ist, wird secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung beträgt auf Hessenthal-Gaildorf 1 : 100, auf Gaildorf-Backnang 1 : 125, auf Backnang-Bietigheim und auf der Ludwigsburger Curve 1 : 100, auf Backnang-Waiblingen aber 1 : 200. Die Bahn gehört dem Jura an.

7. Die Remsbahn Cannstatt-Nördlingen zweigt bei Cannstatt von der Hauptbahn ab, hat fast durchweg östliche Richtung und ist bis zur bayerischen Grenze vor Nördlingen 108 km lang. Sie führt zunächst nach Waiblingen, wo von Nordosten her die unter 6. behandelte Murrbahn in Richtung gegen Cannstatt einmündet, tritt hier in das Thal der Rems und führt in diesem über Gmünd bis kurz vor Aalen. Bei Aalen selbst überbrückt sie den Kocher, führt im Thal desselben bei nordöstlicher Richtung über Wasseralfingen bis Goldshöfe, wendet sich nun nach Südosten, bewegt sich hierbei zunächst im Jagstthal, dann in dem der Eger (einem Nebenfluss der Wörnitz) und findet hinter Bopfingen bei Pflaumloch (vor Nördlingen) Fortsetzung in der bayerischen Staatsbahn nörd-

östlich nach Nürnberg-Hof und südöstlich nach Augsburg-München. Bei Aalen geht südlich die Brenzbahn nach Ulm und nördlich die Obere Jagstbahn nach Crailsheim ab. Die 9 km lange Anfangsstrecke Cannstatt-Waiblingen und die 6 km lange Theilstrecke Aalen-Goldshöfe sind mit Rücksicht darauf, dass dieselben gleichzeitig den Relationen Stuttgart-Hessenthal-Crailsheim bezw. Ulm-Aalen-Crailsheim dienen, doppelgleisig, die Remsbahn im Allgemeinen aber nur eingleisig. Die Maximalsteigung beträgt auf Cannstatt-Waiblingen 1 : 80, im Uebrigen aber nur, jedoch wiederholt, 1 : 100. Die Bahn gehört dem Jura an.

8. Die Obere Jagstbahn Goldshöfe-Crailsheim zweigt von der Remsbahn in Goldshöfe ab, ist 30 km lang und geht bei nördlicher Richtung, im Thal der Jagst sich haltend, unter mehrfacher Ueberbrückung des Flusses über Ellwangen bis Crailsheim, wo sie einerseits die Kocherbahn schneidet und andererseits in der Tauberbahn Fortsetzung nördlich nach Mergentheim findet. Sie ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 100. Die Bahn gehört dem Jura an.

9. Die Tauberbahn Crailsheim-Mergentheim bildet die nördliche Fortsetzung der vorigen und ist 59 km lang. Sie führt unter Benutzung und Ueberschreitung verschiedener Gebirgsbäche zunächst bis Blaufelden, tritt hier auf grössere Strecke in das Thal des Vorbaches, hat aber trotzdem starke Steigungen zu überwinden, erreicht bei Weikersheim die Tauber, wendet sich, deren Lauf folgend, nach Westen und findet in Mergentheim in der badischen Anschlusslinie Fortsetzung nach der Odenwaldbahn, andererseits aber auch weiter nördlich durch Bayern nach Hessen/Nassau hinein. Die Bahn ist eingleisig und hat bis Weikersheim Steigungen bis 1 : 70, im Tauberthal aber nur noch solche von 1 : 200. Sie gehört dem Jura an.

10. Die Brenzbahn Aalen-Ulm bildet die südliche Fortsetzung der Linie Mergentheim-Crailsheim-Goldshöfe-Aalen (Tauber-, Obere Jagst- und Remsbahn) und ist 73 km lang. Sie benutzt, ganz dem Jura angehörend, zunächst das Thal der Kocherquellflüsse bis Oberkochen, tritt bald darauf bei Königsbronn in das Brenzthal, führt in diesem über Heidenheim und Gingen bis Sontheim/Brenz, wendet sich dann nach Südwesten, liegt von Unterelchingen aus auf 8 km auf bayerischem Gebiet, verlässt dasselbe erst kurz vor Ulm und mündet auf Bahnhof Ulm in die Hauptbahn, in dem südlichen Theil dieser Letzteren Fortsetzung bis an den Bodensee findend. Die Bahn ist eingleisig. Starke Steigungen kommen nur auf der Anfangsstrecke Aalen-Königsbronn mit einem Maximum von 1 : 118 vor.

11. Die Untere Donaubahn Ulm-Sigmaringen lehnt sich in Ulm an die Hauptbahn an und bildet andererseits die zweite Fortsetzung der vorstehend behandelten Brenzbahn in südwestlicher Richtung. Sie ist 93 km lang, geht zunächst in westlicher Richtung im Blauthal bis Blaubeuren, wendet sich hier nach Süden und tritt bei Ehingen in das Donauthal, in welchem sie bis nach Sigmaringen verbleibt. In diesem führt sie unter mehrfacher Ueberbrückung des hier allerdings noch nicht breiten Stromes über Riedlingen und Herbertingen, wo südöstlich die Allgäubahn abgeht, weiter über Mengen, wo von Südwesten her ein Zweig der badischen Staatsbahnlinie Radolfzell-Sigmaringen einfällt, tritt hinter Scheer auf hohenzollernsches Gebiet und erreicht bald hierauf die Station Sigmaringen. Hier schliesst sich die badische Staatsbahn südlich nach Radolfzell und nordwestlich die württembergische Hohenzollernbahn nach Tübingen an. Die Untere Donaubahn ist durchweg eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 150. Mit ihren auf dem linken Donauufer gelegenen Theilstrecken

gehört sie dem Jura, mit denjenigen auf dem rechten Ufer aber der schwäbisch-bayerischen Hochebene an.

12. Die Allgäubahn Herbertingen-Isny ist 85 km lang, zweigt auf Station Herbertingen von der Unteren Donaubahn ab und hat vorherrschend südöstliche Richtung. Sie führt zunächst unter Benutzung des Schwarzachthales über Saulgau, entsendet dann bei Altshausen eine Zweigbahn westlich nach Pfullendorf, überbrückt bei Aulendorf den Schussen, schneidet hier gleichzeitig die Hauptbahn, geht über Waldsee, entsendet bei Kisslegg eine Zweigbahn nach Wangen, weiter bei Leutkirch die neuerdings eröffnete Zweigbahn nordöstlich nach Memmingen und findet bei Isny, der äussersten Grenzstadt im Südosten des Königreichs, ihren Endpunkt. Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut, doch steht nur die 29 km lange Anfangstrecke Herbertingen-Aulendorf in Vollbetrieb, während Aulendorf-Isny in einer Länge von 56 km secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben wird. Die Maximalsteigung beträgt wiederholt 1 : 125.

Zu dieser Linie erscheinen als Zweigbahnen:

a. Altshausen-Pfullendorf ist 25 km lang und hat durchaus westliche Richtung. Mit ihrer Anfangsstrecke liegt sie auf württembergischem Gebiet, tritt bei Ostrach auf hohenzollernsches über und liegt mit ihrer Endstrecke in Baden. In Pfullendorf findet sie Fortsetzung in der badischen Staatsbahnstrecke westlich nach Schwackenreuthe und weiter nach Radolfzell. Sie ist eingleisig als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 100.

b. Kisslegg-Wangen-bayerische Grenze gegen Hergatz ist 15 km lang, hat südliche Richtung, überbrückt bei Ratzenried die untere Argen und findet auf der bayerischen Grenze hinter Wangen Fortsetzung in der bayerischen Staatsbahnstrecke nach Hergatz (Station der Lindauer Linie). Die Bahn ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 100.

c. Leutkirch-Memmingen ist in der württembergischen Theilstrecke bis an die ideelle Landesgrenze gegen Bayern Mitte der Illerbrücke 25 km lang und bewegt sich bei vorherrschend nördlicher Richtung im Aitrachthal, tritt nach deren Mündung an die Iller heran, wendet sich in ihrer Schlussstrecke nach Osten, überbrückt die die Grenze bildende Iller und findet in der bayerischen Anschlussstrecke Fortsetzung zunächst nach Memmingen und weiter nach München. Sie ist eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 150.

Die Allgäubahnen gehören im Allgemeinen der schwäbisch-bayerischen Hochebene an, greifen aber in ihren südlichen Strecken auf den Adelegg hinauf.

13. Die Schwarzwaldbahn Zuffenhausen-Calw zweigt auf Station Zuffenhausen (nördlich von Stuttgart) von der Hauptbahn ab, ist 49 km lang, hat südwestliche Richtung, überbrückt bei Ditzingen die Glems, führt über die wegen ihrer berühmten Hundezüchtereien bekannte Stadt Leonberg, überschreitet hinter Weil der Stadt die Würm (Nebenfluss der Nagold) und mündet auf Station Calw in die Nagoldbahn. Die Bahn ist bis auf die 11 km lange Endstrecke Althengstett-Calw, welche 2 Gleise hat, eingleisig. Auf dieser Endstrecke beträgt das stärkste Längengefäll 1 : 60, auf den übrigen Strecken der Bahn aber nur 1 : 110. Sie gehört, wie schon der Name sagt, dem Schwarzwaldgebiet an.

14. Die Gäubahn Stuttgart-Eutingen-Freudenstadt-Schiltach ist 114 km lang. Dieselbe führt von Stuttgart in südwestlicher Richtung über

die Hochebene Fildern und durch das obere Gäu, welches der Bahn ihren Namen gegeben. Sie geht hierbei über Böblingen, überbrückt hinter Ehningen die bereits erwähnte Würm, weiter hinter Herrenberg die Ammer (Nebenfluss des Neckar), führt von Eutingen aus bis Hochdorf parallel zur Nagoldbahn, nimmt hier mehr westliche Richtung an, überbrückt bei Dornstetten die Glatt, wendet sich bei Freudenstadt nach Süden, tritt bald darauf in das Thal der Kinzig (Nebenfluss des Rhein), weiter hinter Alpirsbach auf badisches Gebiet über und findet von Schiltach aus in der badischen Staatsbahn Fortsetzung nach Hausach und damit Anschluss an die badische Schwarzwaldbahn. Andererseits ist von Württemberg die Fortsetzung der Gäubahn südlich bis Schramberg im Bau. Die Bahn ist eingleisig, doch erscheint die 5 km lange Strecke Eutingen-Hochdorf wegen der hier parallel liegenden Nagoldbahn doppelgleisig. Die Anfangsstrecke Stuttgart-Hasenberg hat ein Längengefäll von 1 : 52 und die Endstrecke Freudenstadt-Schiltach sogar ein solches von 1 : 43, im Uebrigen aber kommen stärkere Steigungen als 1 : 100 nicht vor. Die Bahn gehört dem Schwarwaldgebiet an.

15. Die Obere Neckarbahn Plochingen-Tübingen-Horb-Rottweil-Immendingen und Rottweil-Villingen ist in der gemeinschaftlichen Strecke Plochingen-Rottweil 124 km, auf Rottweil-Immendingen 38 km und auf Rottweil-Villingen 27 km lang. Die Bahn zweigt auf Station Plochingen von der Hauptbahn ab und passt sich bis Rottweil sowie in dem Zweige nach Villingen fast durchweg dem Lauf des Neckar an, nur von Neckarthailfingen bis Kirchentellingsfurt biegt sie nach Süden aus, um die Stadt Reutlingen zu erreichen. Hiernach ergiebt sich auf der Theilstrecke Plochingen-Horb eine vorherrschend südwestliche und von Horb aus eine vorherrschend südliche Richtung. Auf der ersten Station Unterboihingen fällt die Kirchheimer Privatbahn südöstlich von Kirchheim unter Teck ein, gleichzeitig überbrückt hier die Neckarbahn die Lauter, führt weiter über Nürtingen und dann in der Ausbiegung nach Süden über Metzingen, wo südöstlich die in Privatbesitz befindliche Ermsthalbahn von Urach her einfällt, überschreitet hier gleichzeitig die Erms und bald darauf bei Reutlingen (Geburtsort des vornehmlichsten unvergesslichen Vorkämpfers der Eisenbahnen, Friedrich List) die Echatz; von hier aus ist eine Bahn südöstlich nach Münsingen zum Bau angeordnet. Nachdem die Neckarbahn wieder an den Neckar herangetreten, erreicht sie bald die Station Tübingen, wo sie die Steinlach überbrückt und von wo aus die Hohenzollernbahn südlich nach Sigmaringen abgeht. Weiter führt sie über Rottenburg, überbrückt bei Eyach den gleichnamigen Fluss und trifft nun auf Station Horb, von wo aus die Nagoldbahn nördlich über Calw nach Pforzheim führt. Sich nun nach Süden wendend, geht die Bahn zwischen Horb und Sulz durch hohenzollernsches Gebiet, führt über Oberndorf und erreicht dann die Station Rottweil, wo sie sich in die Linien nach Immendingen und nach Villingen gabelt.

Die Erstere nimmt nun mehr südöstliche Richtung an, führt über Spaichingen und trifft auf Station Tuttlingen, wo nordöstlich die neuerdings eröffnete Linie von Inzigkofen einfällt. Bei Tuttlingen wendet sie sich scharf nach Südwesten, tritt kurz darauf auf badisches Gebiet über und mündet auf Station Immendingen in die badische Schwarzwaldbahn. Diese Strecke führt auch den Namen Obere Donaubahn, obgleich sie erst bei Tuttlingen an diese herantritt, von wo aus sie dann allerdings auf 15 km bis zu ihrem Endpunkt das Donauthal benutzt.

Die Linie Rottweil-Villingen verbleibt im Neckarthal, nimmt dementsprechend südwestliche Richtung an, tritt hinter Schwenningen auf badisches

Gebiet über und mündet auf Station Villingen gleichfalls in die badische Schwarzwaldbahn.

Die Obere Neckarbahn ist in ihrer ganzen Ausdehnung eingleisig und die Strecke Rottweil-Villingen wird gegenwärtig secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben, obgleich auch sie als Vollbahn hergestellt ist. Das stärkste Längengefäll beträgt auf Plochingen-Nürtingen 1 : 200, auf Nürtingen-Horb wiederholt 1 : 100, auf Horb-Rottweil 1 : 175, auf beiden Endstrecken von Rottweil aus aber wieder 1 : 100. Die Bahn wechselt wiederholt das Neckarufer, und so gehören die auf dem linken Ufer gelegenen Theilstrecken zum Schwarzwaldgebiet, diejenigen auf dem rechten Ufer aber zur schwäbisch-bayerischen Hochebene.

16. Die Hohenzollernbahn Tübingen-Sigmaringen ist 88 km lang. Sie zweigt bei Tübingen von der Oberen Neckarbahn ab und geht unter Benutzung des Steinlachthales zunächst südlich bis Mössingen. Hier nimmt sie südwestliche Richtung an, überschreitet bei Hechingen die Starzel, führt über Zollern und tritt bei Balingen mit nun südöstlicher Richtung in das Eyachthal. Weiter von Ebingen ab benutzt sie das Schmeiethal bis kurz vor ihrem Endpunkt. In der letzten Station vor Sigmaringen, bei Inzigkofen, geht südwestlich die neuerdings eröffnete Linie nach Tuttlingen ab, die Hohenzollernbahn aber überschreitet kurz vor Sigmaringen die Donau und findet in Sigmaringen Fortsetzung in der unter 11. behandelten Unteren Donaubahn in Richtung auf Ulm und mittelst dieser in der Allgäubahn nach dem südöstlichen Theil Württembergs, andererseits aber in der badischen Staatsbahn auch nach Radolfzell. Zwischen Mössingen und Balingen durchschneidet sie hohenzollernsches Gebiet, und mit ihrer Endstrecke hinter Ehingen liegt sie unverändert auf solchem. Die Bahn ist eingleisig, nur die 6 km lange Endstrecke Inzigkofen-Sigmaringen erscheint wegen der hier für die Tuttlinger Linie ausgeführten besonderen Gleiseanlagen doppelgleisig. Die Bahn ist, dem schwäbischen Jura angehörend, durchaus Gebirgsbahn, nur 14 km liegen in der Horizontale, 74 km aber in Steigungen bezw. Gefäll, und hiervon haben 63 km Steigungen über 1 : 200 bis 1 : 45 herauf.

17. Die neue Donauthalbahn Inzigkofen-Tuttlingen ist 37 km lang und führt in Verlängerung der Unteren Donaubahn, unausgesetzt hart an dem Strom sich haltend und diesen wiederholt überbrückend, in südwestlicher Richtung bis Tuttlingen, wo sie in der Endstrecke der Oberen Donaubahn zunächst nach Immendingen und von da aus einerseits in der badischen Schwarzwaldbahn nordwestlich nach Offenburg und andererseits in den neuen badischen Correcturlinien der oberen Rheinbahn südwestlich nach Leopoldshöhe und den Reichslanden Fortsetzung findet. Die Bahn liegt mit ihrer Anfangsstrecke auf hohenzollernschem, dann auf badischem aud zuletzt auf württembergischem Gebiet. Sie ist vorläufig eingleisig ausgeführt und die Maximalsteigung beträgt entsprechend der Forderung der Militärverwaltung in den ungünstigsten Fällen 1 : 100. Die Bahn zwängt sich mit der Donau zusammen zwischen dem schwäbischen Jura und der schwäbisch-bayerischen Hochebene durch.

18. Die Nagoldbahn Pforzheim-Horb ist 69 km lang. Sie lehnt sich auf Station Pforzheim an die badische Staatsbahnlinie Mühlacker-Pforzheim-Karlsruhe an, steht auf dieser Seite also mit dem württembergischen Bahnnetz nicht in unmittelbarer Verbindung. Zunächst führt sie auf 3 km bis Brötzingen westlich und parallel zu der gleichfalls in Pforzheim beginnenden württembergischen Enzbahn, wendet sich dann aber nach Süden und benutzt nun ununter-

brochen das Nagoldthal unter wiederholter Ueberbrückung des Flusses. Die Anfangsstrecke von Pforzheim bis Unterreichenbach liegt auf badischem Gebiet; hier tritt sie in Württemberg ein, führt über Calw, wo östlich die württembergische Schwarzwaldbahn von Zuffenhausen mündet, weiter über Nagold, von wo aus eine Zweigbahn westlich nach Altensteig zum Bau angeordnet ist, tritt bei Hochdorf an die Gäubahn heran, führt mit dieser parallel bis Eutingen und mündet dann bei Horb in die Obere Neckarbahn, in deren südlichem Theil über Rottweil Fortsetzung bis an die badische Schwarzwaldbahn findend. Die 3 km lange Anfangsstrecke und die 4 km lange Strecke Hochdorf-Eutingen erscheinen wegen der erwähnten Parallelstrecken doppelgleisig, und die 9 km lange Endstrecke Eutingen-Horb ist mit Rücksicht auf die Relation Stuttgart-Eutingen-Horb-Immendingen doppelgleisig ausgeführt; im Uebrigen aber ist die Bahn nur eingleisig. Die Maximalsteigung beträgt auf Pforzheim-Calw 1 : 170, auf Calw-Horb aber 1 : 100. Die Bahn gehört dem Schwarzwaldgebiet an und hat unter sämmtlichen württembergischen Bahnen die meisten Tunnel, darunter auch den längsten aller, den 1259 m langen Hochdorfer Tunnel zwischen Nagold und Hochdorf.

19. Die Enzbahn Pforzheim-Wildbad ist 23 km lang. Betreffs der Anfangsstrecke Pforzheim-Brötzingen mag auf das bei der Nagoldbahn Gesagte verwiesen sein. Auch diese Bahn liegt mit der Anfangsstrecke und zwar bis Birkenfeld auf badischem Gebiet, wendet sich hier, dem Lauf der Enz folgend, deren Thal sie unausgesetzt benutzt, nach Südwesten, tritt nun in Württemberg ein, führt hier über Neuenburg und findet bei dem berühmten Badeort Wildbad ohne weitere Fortsetzung ihren Endpunkt. Mit Ausnahme der zweigleisig erscheinenden Anfangsstrecke ist die Bahn nur eingleisig und die Maximalsteigung beträgt 1 : 80. Sie liegt auf dem Schwarzwald.

Wenngleich die Donau von Immendingen bis Ulm dem Gebiet der württembergischen Staatsbahnen angehört und auf dieser Strecke unausgesetzt von den Linien derselben begleitet ist, so erscheint sie hier betreffs ihrer Breite noch nicht als Strom, und wir können deshalb von Aufzählung der überdies sehr zahlreichen Ueberbrückungen absehen. Tunnel sind auf den württembergischen Staatsbahnen 59 Stück in einer Gesammtlänge von rund 19 km vorhanden.

Wie aus den bei den einzelnen Linien gemachten Angaben hervorgeht, beläuft sich die Anzahl der Anschlussstationen des württembergischen Bahnnetzes gegen die badischen Staatsbahnen auf 13 und die der Anschlusspunkte gegen Bayern auf 5. Es sind dies, im Norden beginnend: Mergentheim, Osterburken, Jagstfeld, Eppingen, Bretten, Mühlacker, Pforzheim, Schiltach, Villingen, Immendingen, Sigmaringen, Mengen und Pfullendorf gegen Baden, sowie die Grenzen bei Wangen, bei Memmingen, bei Ulm, bei Nördlingen und bei Crailsheim gegen Bayern. Ausserdem bietet die Trajectanstalt auf dem Bodensee von Friedrichshafen nach Romanshorn, nach Bregenz und nach Lindau indirecte Anschlüsse an das schweizerische, an das österreichische und nochmals an das bayerische Bahnnetz. Ferner bilden die Stationen Unterboihingen und Metzingen Anschlusspunkte an die beiden württembergischen Privatbahnen, die Kirchheimer und die Ermsthal-Eisenbahn.

Betreffs der durch die vorstehend aufgeführten Anschlüsse vermittelten Durchgangsrouten verweisen wir auf die bezüglichen Erörterungen bei Besprechung des Verkehrs.

Rückblick.

Stellen wir die in den vorstehenden Artikeln angegebenen Eigenthumslängen der deutschen Staatseisenbahnen nach dem Stande vom 31. März 1889 zusammen, so ergeben sich für die

Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen . . .	1277,67	km
Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen	4483,79	„
Bremenschen Staatseisenbahnen	1,63	„
Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	1318,70	„
Hamburgischen Staatseisenbahnen	5,13	„
Grossherzoglich Hessischen Staatseisenbahnen . .	210,34	„
Main-Neckar Eisenbahn	95,06	„
Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn *)	629,77	„
Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen	309,96	„
Königlich Preussischen Staatseisenbahnen einschliesslich der Militärbahn, der Linie Fischhausen-Palmnicken, der Linie Fredersdorf-Rüdersdorf, der Oberschlesischen Schmalspurbahnen und der Linie Wilhelmshaven-Oldenburg, aber ausschliesslich des preussischen Antheils an der Main-Neckarbahn	23 259,82	„
Staatsbahn des Fürstenthums Reuss j. L.	8,88	„
Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen	2381,61	„
Herzoglich Sachsen-Altenburgische Staatsbahn . .	25,41	„
Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Staatseisenbahnen	57,84	„
Grossherzgl. Sachsen-Weimarischen Staatseisenbahnen	76,16	„
Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen . .	1568,41	„
in Summa	35 710,18	km.

In diesen fast ausnahmslos untereinander zusammenhängenden Linien beherrschen die Staatsbahnen der deutschen Bundesstaaten den Verkehr des gesammten Deutschen Reichs mit Ausnahme der bayerischen Rheinpfalz und des südlichen Theils vom Grossherzogthum Hessen, welche Landestheile das Verkehrsgebiet der „Vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen“ bezw. der „Hessischen Ludwigseisenbahn“ bilden. Ausserdem vermitteln sie fast ausnahmslos den gesammten Durchgangsverkehr durch das Deutsche Reich von Ost nach West, von Süd nach Nord. Mit diesem gewaltigen Netz und

*) Nach dem Stande vom 1. Juni 1890; Erklärung hierzu siehe Seite 673 und 674.

mit dem im deutschen Beamten ihnen zur Verfügung stehenden vorzüglichen Menschenmaterial scheinen die deutschen Staatseisenbahnen zu den grossartigsten Leistungen nicht allein auf dem Gebiet des Transportgeschäfts, sondern auch auf dem Gebiet der Volkswirthschaft berufen, jedoch fehlt ihnen zur ganzen Entfaltung der ihnen inne wohnenden gewaltigen Kraft noch eins — ein „Eisenbahn-Beamtenstand“; denn die um das geflügelte Rad geschaarten Beamtenheere mit rund 138 000 Köpfen sind ja leider nicht ein einheitlicher Stand, sondern ein Chaos aus allen Berufszweigen. In ihm sind zusammengewürfelt der Jurist, der Techniker, der verfehlte Beruf aller Branchen und Chargen, der versorgungsberechtigte Militär und der im ersten Jahrfünf seiner Dienstzeit schon enttäuschte Civilanwärter — ohne inneren Zusammenhalt, getrennt vielmehr durch gegenseitige Eifersüchtelei. Da ringt oben der Techniker mit dem Juristen um die Suprematie und bei der kriegerischen Leidenschaft der Massen überträgt sich dies weiter nach unten bis ganz nach unten. Die Gefolgschaft des Technikers, die Betriebsbeamten, ringen mit der Gefolgschaft des Juristen, den Bureaubeamten; die unmittelbaren Jünger des Technikers, die Bahnmeister, ringen mit den Stationsbeamten, der Streckenarbeiter mit dem Bahnhofsarbeiter; anstatt dass Alle sich vereinigten in dem erhebenden Bewusstsein, gemeinschaftlich zu dienen der grössten, der segenbringendsten Institution der Gegenwart! — Hierbei leiden aber die Gefolgschaften beider Parteien gemeinsam unter dem Druck einer geistigen Knechtschaft, und mit ihnen leidet unter den Folgen dieser der ganze Beruf, denn ein gewichtiger Theil gerade der Gefolgschaften, der mehr als seine und mehr als der anderen Führer mitten drin steht in dem gewaltigen Getriebe der Bahnen, scheint am allerersten berufen, die Quelle neuer gesunder Ideen zu sein! Dies das traurige, aber wahre Bild der heutigen inneren Organisation der deutschen Staatsbahnverwaltungen! Schaffen wir zu dem gewaltigen Netz der deutschen Bahnen einen einheitlichen Eisenbahnbeamtenstand, und die bisherigen Erfolge der Staatsbahnen auf volkswirthschaftlichem Gebiet werden gering erscheinen gegen die der Zukunft; lassen wir aber das jetzige Chaos: immer weitere Kreise zieht der feindliche Geist der zu gemeinsamem Thun Berufenen, die idealen Zwecke der Staatsbahnen versinken in dem Strudel, und die Eisenbahnen schrumpfen in sich zusammen zu ihrer ursprünglichen geringen Bedeutung vervollkommneter Transportmittel; oder — die treibende Kraft der Bahnen, der Dampf, der sich durch einen Stephenson willig bannen liess in das schnaubende Dampfross, sich auf die Dauer aber nicht

bannen lässt in das Tintenfass des pedantischen Bureaukraten. entfesselt sich und — die Explosion ist fertig, welcher dann Tintenfass, Deckel, pedantischer Bureaukrat und Bahnen zum Opfer fallen. — Dies die Zukunft der Bahnen — dort ein gewaltiges, erhebendes Ziel, hier Versumpfung und Niedergang oder — Explosion. Aber nicht theilweise Neuerung kann da helfen — um Jahrzehnte würde solche die Abhülfe von Grund aus wieder hinausschieben, denn die heutige Organisation beruht auf falschen Principien und ist in sich selbst einer Verbesserung unfähig! Hier kann nur helfen ein scharfer Schnitt, an dem sich verbluten muss der feindliche Geist des Juristen sowie des Technikers, hier kann nur helfen ein neuer Grundstein, **hier wird erst helfen ein kaiserliches, ein landesherrliches „Sic volo, sic jubeo, und wer Mir widerstrebt, den zerschmettere Ich."**

Ende des dritten Theils.

Vierter Theil.

Geschichte und Geographie der gegenwärtigen Privatbahnen.

Vorbemerkung für den vierten Theil.

Bei den nun folgenden Abhandlungen über die noch gegenwärtig in Privatbesitz und zwar mit ganz geringen Ausnahmen in Besitz von Actiengesellschaften befindlichen Eisenbahnen tritt das Interesse der Bankinstitute, der Finanziers und Capitalisten wesentlich in die Erscheinung. Diesen Verhältnissen Rechnung tragend, bringen wir bei jeder Bahn in dem geschichtlichen, gross gedruckten Text nach sorgfältigstem Studium und gewissenhaftester Prüfung neben den thatsächlichen finanziellen Ergebnissen der vergangenen Jahre eine Notiz über die allgemeine Lage des Unternehmens und über die Aussichten desselben für die nächste Zukunft, in dem Kapitel „Statuten, Concession, Geschäftliches“ (in kleinem Druck gehalten) aber alles betreffs der bezüglichen Eisenbahnpapiere Wissenswerthe, als Nominalwerth der einzelnen Stücke, Dividendenberechtigung, Termin der Dividendenzahlung und Verjährung. Stimmberechtigung bei den Generalversammlungen, Verhältniss der verschiedenen Actiensorten zueinander für den Fall der Liquidation der Gesellschaft, dies Alles betreffs der Actien, ferner bezüglich der Pr.-Obligationen Zinsfuss, Zinstermin, Ausloosung, Verjährung, weiter die Zahlstellen und obligatorischen Publicationsorgane der Gesellschaft, die Berechtigung des Staats betreffs Ankaufs und Betriebsübernahme, die Verpflichtung der Gesellschaft betreffs Betriebsüberlassung an anschliessende Bahnen, betreffs Umbaues zur Vollbahn und Legung des zweiten Gleises, alsdann unter dem Rubrum „Börsen und Cours“ die Angabe derjenigen deutschen Börsen, bei welchen die betreffenden Papiere eingeführt sind, die Dividenden pro 1889 bezw. 1889/90, sowie den Schlusscours aus 1890, bei den an mehreren Börsen notirten aber nur denjenigen der bedeutendsten.

Hierbei mögen an dieser Stelle diejenigen deutschen Fondsbörsen alphabetisch aufgeführt sein, an welchen gegenwärtig Eisenbahnpapiere gehandelt werden: Augsburg, Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt a. M., Hamburg, Hannover, Köln, Königsberg i. Pr., Leipzig, Magdeburg, Mannheim, München, Stettin, Stuttgart und Zwickau.

Bei den in Rede stehenden Notizen kommen folgende Abkürzungen zur Anwendung: St.-Actien für Stammactien — St.-Pr.- bezw. Pr.-St.-Actien für Stammprioritäts- bezw. Prioritätsstammactien — Pr.-Oblig. für Prioritätsobligationen — Zt. für Zinstermin — Ft. für Fälligkeitstermin — Verj. für Verjährung — Zf. für Zinsfuss — Ausl. für Ausloosung.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

Geschichte. Schon 1842 hatte die königlich niederländische Regierung ihren Kammern einen Gesetzentwurf über den Bau einer Eisenbahn zwischen den Städten Aachen und Mastricht auf niederländische Staatskosten vorgelegt, doch war derselbe abgelehnt worden.

Hierauf bildete sich 1844 ein Privatcomité behufs Erbauung dieser Eisenbahn nebst einer Kohlenzweigbahn nach den auf preussischem Gebiet gelegenen Steinkohlengruben bei Kohlscheidt im Worm- (Wurm-) Revier und Erwerbung der niederländischen Domanialkohlengruben bei Kirchrath, sowie zur event. Verlängerung der Hauptlinie über Mastricht hinaus an das belgische Bahnnetz. Die Zeichnung des für die zunächst nur bis Mastricht auszuführende Hauptbahn und die Kohlenzweigbahn auf 4 840 000 Fl. holländisch = 8 250 000 Mk. veranschlagten Anlagecapitals wurde noch in demselben Jahre durchgeführt, worauf die Actienzeichner 1845 in gemeinschaftlicher Versammlung beschlossen, wegen der durch die verschiedenen Gesetzgebungen in Preussen und in den Niederlanden entstehenden Schwierigkeiten zwei Gesellschaften unter der gleichen Firma „Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft“ mit Sitz in Aachen resp. Mastricht zu bilden, von denen jede ihre besondere Direction, beide zusammen aber nur einen ausführenden Specialdirector haben sollten. Die preussische Aachener Gesellschaft erhielt unterm 30. Januar 1846 die landesherrliche Bestätigung und die Concession zum Bau und Betrieb der auf preussisches Gebiet fallenden Strecken; die niederländische Mastrichter Gesellschaft war bereits unterm 4. September 1845 landesherrlich bestätigt worden und erhielt unter dem 13. Februar 1846 die definitive Concession zum Bau und Betrieb der auf niederländisches Gebiet entfallenden Theilstrecke bis Mastricht, sowie unterm 16. April desselben Jahres auch die Verwaltung und Nutzniessung der niederländischen Domanialsteinkohlengruben zu Kirchrath, diese Letztere auf die Dauer von 99 Jahren, während die Eisenbahnconcessionen beider Länder sich auf die Dauer von 200 Jahren erstreckten. — Die Bauarbeiten wurden 1847 in Angriff genommen, mussten aber wegen der politischen Unruhen des Jahres 1848, in Folge deren die Actienzeichner zum grossen Theil die weiteren Ratenzahlungen verweigerten, sistirt werden. Erst 1852 konnte der Bau nach Klärung der Verhältnisse wieder aufgenommen werden, worauf die Theilstrecke Aachen-Richterich der Hauptbahn und die Kohlenzweigbahn Richterich-Kohlscheidt-Kämpchen am 27. Januar 1853 für den Kohlen-

transport in Betrieb genommen, die ganze Bahn bis Mastricht in einer Gesammtausdehnung von 36,40 km aber am 23. Oktober desselben Jahres für den vollen Verkehr eröffnet wurde. Die ersterwähnte Strecke Aachen-Richterich-Kämpchen war mit der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahngesellschaft gemeinschaftlich hergestellt worden; bei Richterich zweigt von dieser Strecke die Bahn nach Mastricht ab. Die Aachen-Mastrichter und Aachen-Düsseldorfer Eisenbahnen haben von Aachen bis Richterich gemeinschaftliches Planum, die Strecke ist doppelgleisig und 5,80 km lang und gemeinschaftliches Eigenthum der beiden Verwaltungen. In Richterich geht die Hauptstrecke der Aachen-Mastrichter Bahn nach Mastricht und der Aachen-Düsseldorfer nach Düsseldorf ab; auf der Letzteren ist wieder die 2,94 km lange Strecke Richterich-Kohlscheidt gemeinschaftliches Eigenthum beider Verwaltungen und doppelgleisig. Bei Kohlscheidt zweigt wieder die 2,71 km lange Kohlenzweigbahn nach Kämpchen ab; dieselbe ist ebenfalls gemeinschaftliches Eigenthum Beider, aber nur eingleisig.

1853 beschlossen die beiden Aachen-Mastrichter Gesellschaften den schon bei der Constituirung ins Auge gefassten Weiterbau der Bahn von Mastricht westlich bis Hasselt in Belgien und nahmen hierzu mit Privileg vom 28. Dezember desselben Jahres eine $4^1/_2$ procentige Anleihe im Betrage von 5 400 000 Mk. und weiterhin mit Privileg vom 18. August 1856 eine 5 procentige von 3 000 000 Mk. auf. Die 29 km lange Neubaustrecke wurde am 1. Oktober 1856 dem Verkehr übergeben.

Gleichzeitig übernahmen die Gesellschaften die der belgischen Gesellschaft Mackenzie & Co. gehörige, bereits 1847 eröffnete Bahn Hasselt-Landen, deren Betrieb bis dahin der belgische Staat geführt hatte, in Betrieb gegen Zahlung von 50 % der Bruttoeinnahme aus dieser Linie. Später bewarben sich die Gesellschaften noch um die Concession für den Weiterbau von Hasselt nach Antwerpen; dieselbe wurde indes 1861 einem belgischen Bankhause ertheilt.

Die Rentabilität stellte sich trotz der günstigen Uebernahmebedingungen der Kirchrather Kohlengruben von Anfang an, besonders in Folge der enorm hohen Betriebskosten, äusserst gering, so dass die Stammactien in den Jahren 1853 bis 1856, also vor Eröffnung der Linie Mastricht-Hasselt, stets nur $^1/_2$ %, nach Eröffnung dieser und Uebernahme der Linie Hasselt-Landen von 1857 bis 1867 aber gar keine Dividende erhalten konnten. Das Jahr 1857 ergab zwar einen Ueberschuss von 24 894 Mk.; es konnten aber in diesem Jahre wie auch pro 1858 und weiter pro 1861 bis 1867 die Zinsen

für die Anleihen nicht bezahlt werden, und es waren an solchen 2 554 500 Mk. rückständig. Dieselben wurden durch Ueberlassung neuer Pr.-Obligationen an die Zinsengläubiger gedeckt, und hierzu sowie zum Bau einer Kohlenzweigbahn von Station Simpelveld nach der Kohlengrube Kirchrath 5procentige Pr.-Obligationen im Gesammtbetrage von 2 700 000 Mk. ausgegeben. Diese 8 km lange Bahn wurde im August 1872 eröffnet, bis 1880 nur mit Pferden, von da ab aber als Locomotivbahn betrieben. Behufs Erzielung eines geringeren Zinsfusses wurde mit niederländischem Privileg vom 16. Juni 1881 eine 4procentige Anleihe im Betrage von 10 582 500 Mk. aufgenommen und hiermit die drei alten Anleihen eingelöst. Das Gesammtanlagecapital stellt sich demnach nunmehr auf 18 832 500 Mk. und bei einer Gesammtlänge von 73,40 km für 1 km auf rund 246 170 Mk. Inzwischen hatten die Gesellschaften, durch die ungünstigen finanziellen Verhältnisse veranlasst, ab 1. August 1867 den Betrieb auf der Strecke Aachen-Hasselt an die Eisenbahngesellschaft Grand Central Belge gegen 45 % der Bruttoeinnahme, mindestens aber gegen eine jährliche Entschädigung von 520 000 Mk. bei Dauer des Vertrages bis 1943 überlassen, so dass von 1868 ab wenigstens die Zinsen der Anleihen gesichert waren.

Weiterhin trat der Grand Central Belge für die Aachen-Mastrichter Gesellschaften in den oben erwähnten Vertrag bezüglich der Strecke Hasselt-Landen ein, und den Betrieb der Strecke Richterich-Kämpchen übernahm gleichzeitig die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft für zunächst jährlich 50 % der Bruttoeinnahme, dann ab 1872 gegen 42 000 Mk. Fixum, ab 1881 aber wieder gegen 50 % der Bruttoeinnahme aus dieser Strecke.

Die Aachen-Mastrichter Gesellschaften haben somit nur die Verwaltung der Kirchrather Kohlengruben und der zu diesen führenden Zweigbahn von Simpelveld in eigener Hand behalten. Durch diese Arrangements wurden die Aachen-Mastrichter Gesellschaften in den Stand gesetzt, von 1868 ab ihren Actionären regelmässig eine Dividende zu zahlen, die dann seit 1882 durch den niedrigeren Zinsfuss der Anleihe sich noch günstiger stellte.

Die Einnahmen der Gesellschaften setzen sich nunmehr aus dem Aversum des Grand Central Belge und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn bezw. als deren Rechtsnachfolgerin der preussischen Staatsbahnverwaltung, sowie aus den Erträgen der Kirchrather Kohlengruben zusammen. Vertragsmässig verbleibt ein jährlicher Reinertrag aus diesen Letzteren bis zu 60 000 Fl. holländisch = 102 270 Mk. den Gesellschaften ganz; übersteigt derselbe diese

Summe, so ist der Mehrbetrag bis zu 5000 Fl. holländisch = 8522 Mk. ganz und bei noch höherem Reinertrage von diesem die Hälfte an die holländische Staatskasse abzuführen. In den einzelnen Jahren ab 1868 ergaben diese Einnahmen einschliesslich des Betriebes der 1872 eröffneten Kohlenbahn für die Gesellschaften

pro	1868	1869	1870	1871	1872	1873
	44 121	65 661	66 758	77 520	94 751	128 480 Mk.
pro	1874	1875	1876	1877	1878	1879
	101 587	101 587	101 587	54 642	58 901	80 292 Mk.
pro	1880	1881	1882	1883	1884	1885
	87 016	94 453	107 335	115 896	99 047	65 979 Mk.
pro	1886	1887	1888			
	65 850	60 957	100 211 Mk.			

Der mit dem Grand Central Belge ausbedungene Minimalsatz von 520 000 Mk. ist bisher noch in keinem Jahre durch die Einnahmen gedeckt worden, so dass jener alljährlich Zuschüsse leisten musste, und es belief sich deren Gesammtsumme bis incl. 1888 mit Zins und Zinseszinsen auf 3 693 790 Mk. — Aus dem bezüglichen Vertrage sei noch erwähnt, dass die etwaige jährliche Bruttoeinnahme aus der Strecke Aachen-Hasselt von 520 000 Mk. bis 1 169 600 Mk. dem Grand Central Belge zufällt, während bei einer noch höheren Bruttoeinnahme von dem Ueberschuss über die letztgenannte Summe 45 % die Aachen-Mastrichter Gesellschaften und 55 % der Grand Central Belge erhalten. Andererseits haben aber die Aachen-Mastrichter Gesellschaften die früheren Zuschüsse nebst 6 % Jahreszinsen aus den ihnen in späteren Jahren zustehenden Mehrbeträgen über 520 000 Mk. zurück zu zahlen.

Die Pacht für die Kohlscheidter Kohlenbahn erbrachte in den einzelnen Jahren folgende Summen:

pro	1868	1869	1870	1871
	43 383	46 731	51 180	30 864 Mk.

von 1872 ab bis incl. 1881 eine feste Pacht von 42 000 Mk. und ab da wieder mit 50 % der Bruttoeinnahmen

pro	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
	31 948	45 047	40 886	47 197	47 202	47 581	58 000 Mk.

Die vorstehend einzeln entwickelten Einnahmen gestatteten von 1868 ab die Auszahlung folgender Dividenden:

pro	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876
	1	0,50	0,60	0,60	1	1,25	1	1	1 %
pro	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885
	0,50	0,50	0,75	0,75	0,75	2,25	2,50	2,50	2,25 %
pro	1886	1887	1888						
	1,87	1,87	2,37 %.						

Somit stellt sich die Durchschnittsdividende seit Eröffnung der Stammstrecke auf 0,80 %.

Für die augenblickliche Rentabilität ist hauptsächlich die Kirchrather Kohlengrube massgebend, und diese ist auch noch eines bedeutend höheren Absatzes fähig, solcher auch zu erhoffen durch das neuerdings anderweitig aufgestellte Project Herzogenrath (2 km von Kirchrath)-Sittard, wodurch die Kohlenabfuhr nach Norden hin erleichtert und das Absatzgebiet erweitert werden würde.

Das Vermögen der besonderen Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888, wie folgt: Extrareservefonds 40 245 Mk., Bilanzreservefonds 35 392 Mk.

Die Betriebsmittel für die Kirchrather Kohlenbahn beliefen sich zu demselben Zeitpunkt auf 2 Locomotiven und 5 Lastwagen, und an den betriebsführenden Grand Central Belge sind s. Z. 18 Locomotiven, 24 Personen- und 389 Lastwagen übergeben worden.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der preussischen Gesellschaft ist Aachen, derjenige der niederländischen aber Mastricht. Jede der Gesellschaften hat eine besondere Direction und beide zusammen an Stelle des bei den deutschen Actiengesellschaften sonst üblichen Aufsichtsrathes eine Controllcommission. Das Geschäftsjahr beider Gesellschaften ist das Kalenderjahr. — Actiencapital: 8 250 000 Mk. à 600 Mk. gleich 350 Fl. holl. Stimmrecht bei den Generalversammlungen 5 bis 9 Actien 1 Stimme und weiter je 10 Actien 1 Stimme; Maximum einschliesslich Vertretung 50 Stimmen. Besitzer von weniger als 5 Actien haben Recht zur Theilnahme, aber kein Stimmrecht. Behufs Theilnahme an den Generalversammlungen muss der Actienbesitz mindestens vier Wochen vor diesen in den Büchern der Gesellschaft eingetragen sein. Die Generalversammlungen beider Gesellschaften gemeinschaftlich; regelmässige (ordentliche) Generalversammlungen jährlich einmal, gewöhnlich Ende Mai oder im Juni, abwechselnd in Aachen und Mastricht. Auszahlung der Dividende für das verflossene Jahr spätestens vom 1. Juli ab; Verj. 5 Jahre nach Ft. — Pr.-Obligationen ult. 1890 in Umlauf 10 132 850 Mk. in Stücken zu 1000 und 500 Fl. holl. = 1700 und 850 Mk., Zf. 4%, Zt. 2. Januar, 1. Juli, Tilgung jährlich mit 24 900 Fl. holl. plus Zinszuwachs, planmässig bis 1942, kann aber verstärkt werden. Ausl. im August auf 2. Januar mit Zinsen bis ult. Dezember, Verj. der Zinsen 5 Jahre nach Ft.; ausgelooste Stücke einer Verjährung nicht unterworfen. — Zahlstellen: Gesellschaftskassen in Aachen und Mastricht, ferner Bankhäuser: in Berlin die Discontogesellschaft, in Aachen die Aachener Discontogesellschaft, in Mastricht die Geldersche Creditvereinigung, in Frankfurt a. M. M. A. von Rothschild & Söhne, in Köln Sal. Oppenheim jun. & Co., in Amsterdam Lippmann, Rosenthal & Co. — Obligatorische Publicationsorgane der preussischen Gesellschaft: Der deutsche Reichsanzeiger und das „Echo der Gegenwart". — Dotirung der Fonds: Extrareservefonds der preussischen Gesellschaft mit 5% vom Reinertrage, Aufsammlung auf 10% des Actiencapitals, bei dem holländischen 2% bezw. 100 000 Fl. holl. Gesetzlicher Bilanzreservefonds mit zwanzigstem Theil des Reingewinnes, Aufsammlung auf 10% des Gesammtcapitals. — Besteuerung und Ankauf:

Der in Preussen gelegene Theil der Bahn unterliegt den allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen, der holländische den dortigen Grund- und Personallasten sowie den Patentsteuern; Ankaufsrecht daselbst nach Ablauf von 99 Jahren, also 1945 und dann wieder nach Ablauf von je 25 Jahren gegen Erstattung aller Anlage- und Einrichtungskosten ohne jeden Abzug, die Strecke Mastricht-Hasselt aber schon von 1876 an nach Verständigung mit Belgien gegen den zwanzigfachen Betrag des durchschnittlichen Reinertrages der letzten sieben Jahre abzüglich der beiden ungünstigsten und plus 15% Zuschlag. — **Börsen und Cours.** St.-Actien in Berlin, Pr.-Oblig. in Berlin und Köln. Cours ult. 1890: St.-Actien 69,50 % Pr.-Oblig. 100,00 %.

Geographie. Die Bahn gehört mit 7,22 km dem Königreich Preussen, mit 31,90 km dem Königreich der Niederlande, und mit 24,28 km dem Königreich Belgien an. Sie liegt auf dem bereits zur Ebene sich verflachenden nordwestlichsten Theil der Hohen Venn, beginnt auf dem Rheinischen Bahnhofe in Aachen, führt über den Marschirthorbahnhof und den Bahnhof Templerbend daselbst, über Richterich, geht von hier aus in vorherrschend westlicher Richtung über Simpelveld und Mastricht, überschreitet hier die Maas und führt weiter bis Hasselt, wo sie in den Linien des Grand Central Belge Fortsetzung nach Antwerpen findet. Die Strecke vom Rheinischen Bahnhof bis Richterich ist gemeinschaftliches Eigenthum mit der preussischen Staatsbahn (Direction Köln linksrheinisch, cfr. Seite 870). Bei Richterich geht eine Zweigbahn nördlich über Kohlscheidt nach Kämpchen ab, welche bis Kohlscheidt gleichfalls gemeinschaftliches Eigenthum mit Köln linksrheinisch ist und die ganz im alleinigen Betrieb der preussischen Staatsbahnverwaltung steht, und bei Simpelveld geht die Kohlenzweigbahn nordöstlich nach Kirchrath ab. Die preussische Grenze wird kurz vor Simpelveld überschritten. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 100.

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Geschichte. Schon 1864 hatte der pommersche Provinziallandtag die Erschliessung des westlich von der alten hinterpommerschen Bahnlinie Stargard-Belgard-Colberg gelegenen fruchtbaren Landstriches mittelst einer neuen Eisenbahn ins Auge gefasst, und zur Anstrebung einer solchen hatten sich bereits mehrfach Comités gebildet, doch gedieh das Project erst zur Verwirklichung, als Normen für billigeren Bahnbau (Secundärbahnen) geschaffen und sich der preussische Staat zur Betheiligung am Anlagecapital, sowie die Interessenten im Allgemeinen zu freier Hergabe des Terrains bereit erklärt hatten. Hierauf bildete sich 1880 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen und erhielt unter dem 4. Oktober desselben Jahres die Concession zum Bau und Betrieb einer als normalspurigen Bahn untergeordneter Bedeutung (Secundärbahn) zu erbauenden Linie von Altdamm (Station der Eingangs erwähnten hinterpommerschen Bahn) über Gollnow, Naugard, Greifenberg und Treptow nach Colberg.

Das Grundcapital wurde auf 6 300 000 Mk. mit 3 150 000 Mk. in St.-Actien, 2 000 000 Mk. in St.-Pr.-Actien Lit A und 1 150 000 Mk. in St.-Pr.-Actien Lit. B festgesetzt.

Hiervon übernahmen der preussische Staat 1 100 000 Mk. je zur Hälfte mit 550 000 Mk. in St.-Actien und in St.-Pr.-Actien Lit. B sowie ferner der pommersche Provinziallandtag, die Kreise Naugard und Greifenberg und die Städte Gollnow, Naugard, Plathe, Greifenberg i. P., Treptow a. R. und Colberg zusammen 1 288 000 Mk. in St.-Actien, 15 000 Mk. in St.-Pr.-Actien Lit. A und 407 500 Mk. in St.-Pr.-Actien Lit. B, so dass sich 3 489 500 Mk. in Händen von Privaten befinden.

Ausserdem übernahmen die Kreise Greifenberg, Regenwalde und Naugard auf die ersten 10 Jahre von Eröffnung der Bahn an für die St.-Pr.-Actien Lit. A im Betrage von 2 000 000 Mk. eine bedingungslose $4^1/_2$ procentige Zinsgarantie. Dieselbe ist aber, wie wir schon jetzt bemerken wollen, nur in der ersten zehnmonatlichen Betriebsperiode 1882/83 erforderlich gewesen und, da seitdem vier Jahre hintereinander kein Zuschuss mehr nöthig war, vertragsmässig bereits erloschen.

Der Bau, ausschliesslich der Beschaffung der Betriebsmittel, wurde dem Eisenbahnbauunternehmer Lenz in Stettin für 5 040 600 Mk. in Generalentreprise übertragen, von diesem im März 1881 begonnen, und die $122,_{27}$ km lange Linie zwischen dem 1. Januar und dem 25. Mai 1882 streckenweise dem Verkehr übergeben. Demnach stellt sich die kilometrische Belastung auf nur 51 525 Mk., wobei allerdings zu berücksichtigen, dass nur innerhalb des Kreises Randow das erforderliche Terrain käuflich erworben werden musste, während es sonst überall unentgeltlich gestellt worden ist.

Was die Verkehrsentwickelung der Bahn anbetrifft, so fehlen deren Gebiet allerdings grosse Consumtions- und Productionsplätze, wie auch die Industrie erst noch im Werden begriffen ist, doch stehen Landwirthschaft und Viehzucht auf hoher Stufe und sichern dem Unternehmen, wenn dasselbe auch zum grossen Theil von den Ernteausfällen abhängig ist, dauernde Rentabilität. Wie bei fast allen Bahnen bildete in den beiden ersten Jahren der Personenverkehr die Haupteinnahmequelle, seitdem aber ist er von dem Güterverkehr dauernd überflügelt worden. Die Haupttransportartikel desselben sind in erster Linie Vieh, demnächst Getreide und Holz; besonders hat sich der Viehverkehr bereits um mehr als das Doppelte gehoben. Der Gesammtverkehr gestaltete sich denn auch von Anfang an sehr günstig, und die Betriebsausgaben

haben selbst in den drei ersten Jahren sich zwischen 56,37 und 62,33 % der Bruttoeinnahme gehalten und seitdem durchschnittlich nur noch 51,13 % derselben betragen, so dass alljährlich ein beträchtlicher, fast stets steigender Reingewinn erzielt wurde und nur in der ersten Betriebsperiode, wie schon vorstehend gesagt, seitens der garantirenden Kreise ein Zuschuss von 9000 Mk. zur Vervollständigung der Dividende an die St.-Pr.-Actien Lit A auf $4^1/_2$ % erforderlich war.

Mit dem 1. April 1883 war der Betrieb an den Eisenbahnbauunternehmer Lenz derartig verpachtet worden, dass für die St.-Pr.-Actien Lit. A und B eine $4^1/_2$ procentige Dividende gewährleistet war und ausserdem von dem Ueberschuss über 510 000 Mk. Bruttoeinnahme $^4/_5$ der Gesellschaft als Dividende für die St.-Actien zufallen sollten. Dieser eigentlich auf 10 Jahre geschlossene Vertrag wurde aber bereits per 1. April 1885 wieder aufgehoben unter Bewilligung einer in 18 Jahren zu amortisirenden vierprocentigen Entschädigung von 250 000 Mk. an den Betriebspächter, so dass jährlich an Capital und Zinsen zusammen 20 000 Mk. an diesen zu zahlen sind. Derselbe hatte während seiner Betriebsführung pro 1883/84: 3660 Mk. und pro 1884/85: 53 726 Mk. als Ueberschuss für sich erzielt. Seit dem 1. April 1885 leitet die Gesellschaft den Betrieb wieder selbst.

Der Reingewinn gestattete in den einzelnen Jahren die Vertheilung folgender Dividenden:

pro	1882/83	83/84	84/85	85/86	86/87	87/88	88/89
St.-Actien . .	0	0	0	2,50	3,50	3	4,50 %
St.-Pr.-Act. Lit. A	4,50	4,50	4,50	4,59	4,50	4,50	4,50 %
St.-Pr.-Act. Lit. B	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50 %.

Der Rückgang in 1887/88 erklärt sich durch die Verkehrsstörungen im Winter in Folge der grossen Schneeverwehungen und des darauf eingetretenen Hochwassers, so dass streckenweise der Verkehr auf längere Zeit gänzlich eingestellt werden musste.

Nachdem der Staat mit Gesetz vom Jahre 1886 den Bau einer Secundärbahn von Gollnow nach Cammin und Wollin angeordnet hat, ist derselbe zu einem einheitlichen Betriebe von Stettin nach Cammin und Wollin der Theilstrecke Altdamm-Gollnow benöthigt und hat in Folge dessen diese laut Vertrag vom 26. September 1887 auf einen Zeitraum von zehn Jahren mit der Massgabe gepachtet, dass der Vertrag erst mit dem Tage beginnt, an welchem die neue Bahnstrecke Gollnow-Cammin-Wollin fertig gestellt und dem öffentlichen Verkehr übergeben

sein wird. Der von dem königlichen Eisenbahnfiscus an die Altdamm-Colberger Eisenbahngesellschaft zu zahlende Pachtzins beträgt jährlich 150 000 Mk., in vierteljährlichen Raten postnumerando fällig. Die laufende Unterhaltung der gepachteten Strecke mit Ausnahme des Bahnhofes Gollnow liegt lediglich dem Pächter ob. Die durch die Einführung der neuen Bahn in den Bahnhof Gollnow bedingten Ausführungen sowie den Umbau und die erforderlichen Erweiterungsbauten auf Bahnhof Gollnow hat der königliche Eisenbahnfiscus auf seine Kosten zu bewirken. Beiden Theilen steht das Recht zu, den Vertrag zwei Jahre vor Ablauf der zehnjährigen Contractszeit aufzukündigen. Erfolgt eine derartige Aufkündigung nicht, so verlängert sich der Vertrag stillschweigend auf einen ferneren Zeitraum von zehn Jahren und so fort.

Die Bahn ist die grösste und relativ wichtigste der selbstständigen Secundärbahnen, ist durchaus wohl fundirt und hat deshalb beste Aussicht auf dauernde Prosperität. Sie kürzt den Weg von Stettin nach Colberg gegen die alte Route über Stargard und Belgard um 50 km, und selbst Stettin-Colberg-Belgard noch um 14 km, aber gerade darum liegt die Möglichkeit nahe, dass der in der Concessionsurkunde wie bei allen Secundärbahnen bei Bedarf vorgesehene Ausbau zur Vollbahn staatlicherseits verlangt werden, oder aber die Verstaatlichung des ganzen Unternehmens erfolgen möchte, wie sich der Staat auch bereits bei der Concession vorbehalten hat, den Betrieb der Bahn für Rechnung der Gesellschaft jederzeit zu übernehmen. Auch kann die Gesellschaft zur Herstellung des zweiten Gleises verpflichtet werden, wenn drei Jahre hintereinander die Bruttoeinnahme für 1 km mindestens 16 000 Mk. betragen hat, was allerdings erst in späteren Jahren zu erwarten steht, indem dieselbe in dem bisher besten Jahre 1888/89 sich nur erst auf 5542 Mk. gestellt hat. — Noch sei erwähnt, dass die Gesellschaft sich mit dem Project über den Bau einer Zweigbahn von Plathe oder einem anderen Punkte der Bahn östlich nach Regenwalde trägt und im Februar 1890 die Genehmigung zur Vornahme der generellen Vorarbeiten erhalten hat.

Das Vermögen der Fonds stellte sich am Schluss des Betriebsjahres 1888/89, wie folgt: Erneuerungsfonds 286 027 Mk., Reservefonds 5020 Mk.

Um einen Ueberblick über den Verkehr der Bahn zu geben, lassen wir nachstehend die Betriebsergebnisse des letzten zu Bericht gezogenen Geschäftsjahres 1888/89 folgen. Es wurden befördert 220 403 Personen, 103 358 900 kg Frachten, 2317 Pferde,

7937 Stück Rindvieh, sowie 95 513 Stück Kälber, Schweine und Schafe. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 271 328 Mk., aus dem Frachtverkehr 272 911 Mk., aus dem Viehverkehr 74 064 Mk., im Ganzen einschliesslich der Nebeneinnahmen aber 676 184 Mk. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 351 699 Mk., und es ergab sich somit ein Betriebsüberschuss von 324 485 Mk. Zur Bewältigung des vorstehenden Verkehrs waren 9 Locomotiven, 19 Personen- und 154 Lastwagen vorhanden. Das Beamten- und Arbeiterpersonal belief sich auf 165 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Stettin. Die Repräsentanten der Gesellschaft sind der Aufsichtsrath und der Vorstand, doch unterzeichnet Letzterer als „Direction der Altdamm-Colberger Eisenbahngesellschaft". Das Geschäftsjahr umfasst die Zeit vom 1. April des laufenden bis zum letzten März des folgenden Jahres (Etatsjahr). — Actiencapital besteht aus 3 150 000 Mk. St.-Actien, 2 000 000 Mk. St.-Pr.-Actien Lit. A und 1 150 000 Mk. St.-Pr.-Actien Lit. B. Sämmtliche Actiensorten sind in Stücken zu je 500 Mk. ausgefertigt. An Dividende erhalten St.-Pr.-Actien Lit. A und B bis 4½% ohne Recht auf Nachzahlung, hierauf St.-Actien bis 4½%. Weiterer Ueberschuss an alle Actiensorten gleichmässig pro rata der Beträge. Dividendenzahlung vom 1. Oktober ab, Verjährung 4 Jahre nach Fälligkeitstermin. Regelmässige (ordentliche) Generalversammlungen jährlich einmal im Juli, August oder September. Jede Actie ohne Unterschied 1 Stimme ohne Beschränkung. Ueber Vorzugsberechtigung der St.-Pr.-Actien vor den St.-Actien bei etwaiger Liquidation der Gesellschaft enthalten die Statuten nichts. — Anleihen bezw. Pr.-Obligationen sind nicht vorhanden. — Zahlstellen zur Einlösung der Dividendenscheine: Die Gesellschaftskasse in Stettin und Berliner Handelsgesellschaft in Berlin. — Obligatorische Publicationsorgane: Nur der Deutsche Reichsanzeiger. — Dotirung der Fonds. Statutenmässiger Reservefonds nach Regulativ, gegenwärtig jährlich 6300 Mk., Aufsammlung bis 100 000 Mk. Erneuerungsfonds nach Regulativ, Aufsammlung nach Ermessen des Ressortministers. Reservebaufonds nach Ermessen des Aufsichtsraths, wird aber nur in Höhe der wirklich verausgabten Baubeträge dotirt. Bilanzreservefonds wird nur rechnerisch mit den Amortisationsquoten der schwebenden Schuld und dem Werth der zur Verbesserung und Erweiterung gemachten Neuaufwendungen belegt. — Besteuerung, Ankauf etc. nach den allgemein gültigen preussischen Eisenbahngesetzen; der Staat hat aber das Recht, den Betrieb der Bahn für Rechnung der Gesellschaft jederzeit selbst zu übernehmen. Ausserdem ist die Gesellschaft verpflichtet, auf Anfordern des Ressortministers den Betrieb der Bahn einer anschliessenden Eisenbahn gegen Gewährung einer jährlichen Rente in Höhe des durchschnittlichen Reinertrages der letzten 5 Jahre, mindestens aber gegen 4½% des Anlagecapitals zu überlassen, sowie ferner die Bahn zur Vollbahn umzubauen oder dieselbe zu diesem Zweck gegen Erstattung des Anlagecapitals an einen anderen Unternehmer abzutreten; endlich noch bei einer kilometrischen Jahresbruttoeinnahme von 16 000 Mk. auf Anfordern des Ressortministers das zweite Gleis zu legen. — Börsen und Cours: St.-Actien in Berlin, St.-Pr.-Actien Lit. A in Berlin und Stettin, Lit. B an keiner. Cours ult 1890: St.-Actien 101,70 %, St.-Pr.-Actien Lit. A 112,25 %. — Dividende pro 1889 für alle drei Sorten gleichmässig 4½%.

Geographie. Die Bahn ist 122,27 km lang und gehört der politischen Eintheilung nach ganz der Provinz Pommern, in orographischer Beziehung aber dem norddeutschen Tieflande an. Sie beginnt auf dem preussischen Staatsbahnhofe Altdamm östlich von Stettin, hat vorherrschend nordöstliche Richtung, überbrückt bei Gollnow die Ihna, geht über Naugard, begleitet unter mehrfacher Ueberbrückung des Flusses von Plathe über Greifenberg bis Treptow die Rega, geht kurz vor Colberg über die Persante und mündet in den preussischen Staatsbahnhof Colberg an der Ostsee. In Gollnow zweigt nördlich die im Bau befindliche Staatsbahnlinie nach Wollin und Cammin ab. Die Bahn ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat durchweg eigenes Planum, ein Steigungsmaximum von 1 : 125, dabei aber auf 52 km ein Längengefäll bis 1 : 199 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

Geschichte. Die im Herzogthum Altenburg bei Meuselwitz und Rositz befindlichen mächtigen Braunkohlenlager konnten in Ermangelung einer directen Eisenbahnverbindung mit den anderen, an das Bahnnetz bereits angeschlossenen Braunkohlenrevieren nicht in Concurrenz treten und waren deshalb auch nur zum geringsten Theil in Abbau genommen. Behufs besserer Ausbeutung derselben stellte man in den interessirten Kreisen im Jahre 1868 das Project zur Erbauung einer Eisenbahn von Altenburg über Rositz und Meuselwitz nach Zeitz auf, welche den Braunkohlengruben nach allen Richtungen ein umfangreicheres Absatzgebiet schaffen musste. Nachdem seitens der der geographischen Lage nach betheiligten preussischen und altenburgischen Regierungen die Concession zugesichert, constituirte sich unter dem 17. März 1870 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen, welche alsbalb unterm 20. März bezw. 2. April desselben Jahres von Preussen und Altenburg die definitive Concession zum Bau und Betrieb der gedachten Linie erhielt. Das Anlagecapital wurde auf 1 905 000 Mk. in St.-Actien und 2 205 000 Mk. in Pr.-St.-Actien festgesetzt, wovon das Herzogthum Altenburg 600 000 Mk. St.-Actien übernahm.

Bauausführung und Beschaffung der Betriebsmittel übernahm die Eisenbahnbaugesellschaft Plessner & Co. in Berlin gegen Ueberweisung sämmtlicher St.- und Pr.-St -Actien, doch hatte sie hierfür auch noch den statutarischen Reservefonds zu bilden und die Gründungskosten etc. zu bestreiten.

Am 19. Juni 1872 wurde die 25,28 km lange Strecke dem Betriebe übergeben, welchen von Anfang an die sächsische Staatsbahnverwaltung für Rechnung der Gesellschaft gegen Erstattung

der wirklichen Betriebskosten und eines Zuschusses zu dem Aufwande der allgemeinen Verwaltung übernahm.

Dank dem bedeutenden Absatz, dessen sich die Kohle von vornherein erfreute, gestaltete sich von Anfang an der Verkehr und die Rentabilität des Unternehmens so günstig, dass schon in den ersten $1\frac{1}{2}$ Betriebsjahren die Pr.-St.-Actien die statutenmässige Dividende von 5% und die St.-Actien ebenfalls eine wenn auch nur geringe Dividende erhalten konnten. Nachdem aber 16 Kohlenwerke geöffnet und an die Bahn angeschlossen waren, nahm der Verkehr einen derartigen Aufschwung an, dass in dem zweiten vollen Betriebsjahr 1874 die St.-Actien eine Dividende von $8\frac{1}{6}$% erreichten. Durch die Ende 1874 erfolgte Eröffnung der Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn begann jedoch für die Altenburg-Zeitzer eine scharfe Concurrenz, welche ihr die ganzen Transporte in Richtung auf Leipzig, die fast die Hälfte des Verkehrs aus dem Meuselwitzer Revier ausmachen, nahm. Da sich aber das Absatzgebiet der Kohle immer mehr erweiterte, blieb die Rentabilität mit geringen Schwankungen doch eine gute und übertraf von 1882 an regelmässig die des Jahres 1874. Eine neue Concurrenz ist der Bahn durch die 1887 eröffnete Linie Meuselwitz-Ronneburg erwachsen, doch dürfte der hierdurch eingetretene Rückgang in der Rentabilität nur von kurzer Dauer sein, da der Absatz der Meuselwitzer und Rositzer Kohlen zu Gunsten aller drei Concurrenzbahnen immer mehr wächst, noch mehr aber durch die 1890 seitens Preussens zur Ausführung angeordnete Linie von Zeitz westlich nach Camburg (Station der Saal-Eisenbahn) wachsen wird, da diese eine wesentliche Abkürzung nach dem westlichen Thüringen erbringt und den Meuselwitzer Kohlen neue Absatzgebiete öffnen wird. Uebrigens hat die Altenburg-Zeitzer Bahn auch aus denjenigen Transporten, welche sie an Gaschwitz-Meuselwitz und Meuselwitz-Ronneburg verliert, immer noch Einnahme, da fast sämmtliche Kohlengruben an sie angeschlossen sind und die Zechenbahnen für ihre Rechnung betrieben werden. Die Fracht beträgt für diese pro Doppelladung von 10 000 kg 3 Mk. 50 Pf. und für eine einfache 2 Mk. — Dem Kohlentransport gegenüber ist der anderweitige Güterverkehr gering, nur zwei ebenfalls mit der Bahn verbundene Zuckerfabriken sind für denselben noch von Wichtigkeit. Im Ganzen waren ult. 1888 an die Bahn 18 Kohlenwerke und die beiden erwähnten Zuckerfabriken unmittelbar angeschlossen.

Bald nach Aufstellung der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung wurde unterm 15. Mai 1879 Secundär-

betrieb eingeführt, wozu um so mehr Veranlassung vorlag. als der Personenverkehr in finanzieller Beziehung hier nur eine ganz untergeordnete Rolle spielt. Die Betriebsausgaben halten sich dementsprechend auch meist unter 50 % der Bruttoeinnahme.

Im Jahre 1873 liess sich die Gesellschaft das Privilegium zur Aufnahme einer 4½procentigen Anleihe im Betrage von 4 500 000 Mk. ertheilen, um in Erwartung des Verkehrszuwachses nach Bedarf bezüglich Vermehrung der Betriebsmittel und Erweiterungsbauten freier disponiren zu können, hat hiervon aber bis ult. 1888 nur 2 002 500 Mk. begeben, wovon indes in Folge Amortisation ult. 1888 nur noch 1 894 200 Mk. in Umlauf waren. 1882 ist der Zinsfuss dieser Anleihe auf 4 % herabgesetzt worden.

Das begebene Anlagecapital beläuft sich somit auf 6 112 500 Mk., mithin für 1 km auf 241 791 Mk. — Diese dem wenig schwierigen Bau gegenüber hohe Belastung erklärt sich daraus, dass der Generalentreprise die Actien unter Berechnung des voraussichtlichen Agioverlustes in Zahlung gegeben worden sind, und in der That sind die Pr.-St.-Actien 1870 zu 87½ % und die St.-Actien im Oktober 1874 nur zu 71 % an die Börse gebracht worden, obgleich dieselben dann für dieses Jahr schon 8½ % Dividende erhielten und ihr Cours hierauf weit über pari stand.

Die Actien beider Sorten erhielten bis ult. Juni 1872: 5 % Bauzinsen, ab da stellten sich die Dividenden der einzelnen Jahre wie folgt:

pro	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878
St.-Actien	0,66	0,66	8,16	6,25	6	4,63	5,80 %
Pr.-St.-Actien	5	5	6,80	5,66	5,41	5	5 %

pro	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885
St.-Actien	6,50	7,30	8,03	8,40	10,25	9,23	8,97 %
Pr.-St.-Actien	5,87	6,57	7,16	7,50	9,13	8,20	8 %

pro	1886	1887	1888	im Durchschnitt
St.-Actien	9,10	9,53	9,06 %	6,91 %
Pr.-St.-Actien	8,13	8,47	8,08 %	6,76 %.

Das Vermögen der Fonds stellte sich ult. 1888 wie folgt: Statutarischer Reservefonds 90 000 Mk., Erneuerungsfonds 671 646 Mk., Bilanzreservefonds baar 25 653 Mk.

Zum Schluss geben wir die Betriebsergebnisse des Jahres 1888, wie folgt: Es wurden befördert 259 872 Personen, 450 793 020 kg Frachten, davon 314 655 000 kg Kohlen und ausserdem im Grubenverkehr auf den Anschlussgleisen 123 910 000 kg. Vereinnahmt

wurden aus dem Personenverkehr 101 217 Mk., aus dem Güterverkehr 738 137 Mk., im Ganzen aber einschliesslich der Nebeneinnahmen 927 741 Mk. Die Betriebsausgaben betrugen 433 410 Mk., so dass ein Betriebsüberschuss von 494 331 Mk. verblieb. Zur Bewältigung dieses Verkehrs waren 10 Locomotiven, 18 Personen- und 662 Lastwagen vorhanden. Das Beamten- und Arbeiterpersonal belief sich auf 137 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Altenburg; die Repräsentanten derselben sind der Vorstand und die Revisoren. Das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. Actiencapital besteht aus 1905000 Mk. St.-Actien und 2 205 000 Mk. Pr.-St.-Actien. Beide Actiensorten sind in Stücken zu je 300 Mk. ausgefertigt. An Dividende erhalten Pr.-St.-Actien bis 5% mit Recht auf Nachzahlung, hierauf St.-Actien bis $5^1/_2$%; der weitere Ueberschuss entfällt je zur Hälfte auf die beiden Actiensorten, so dass sich diese Superdividende für die St.-Actien höher stellt als die der Pr.-St.-Actien. Dividendenzahlung spätestens vom 1. August ab, Verj. 4 Jahre nach Ft. Ordentliche Generalversammlungen jährlich einmal, spätestens im Juni in Altenburg, in Zeitz oder in Meuselwitz. Jede Actie beider Sorten giebt Zutrittsberechtigung, Stimmrecht aber erst der Besitz von 2 St.- oder Pr.-St.-Actien; 2 bis 5 Actien 1 Stimme, weiter bis zu 50 Actien je 5 Actien 1 Stimme und darüber je 10 Actien 1 Stimme. Eigenes Maximalstimmrecht 50 Stimmen, in Vertretung nur eines Actionärs wieder bis 50 Stimmen extra, in Vertretung mehrerer Actionäre für alle zusammen aber nur 40 Stimmen. Bei etwaiger Auflösung der Gesellschaft beide Actiensorten gleichberechtigt. Pr.-Oblig. ult. 1890 in Umlauf 1864200 Mk. in Stücken à 300 Mk.; Zf. zuerst $4^1/_2$%, seit 1882 aber 4%. Bei Convertirung erhielten die freiwillig eingereichten Stücke eine Prämie von $1^1/_2$%, die anderen wurden per 1. 10. 83 gekündigt und nach Abstempelung auf 4% von Neuem verkauft; Zt. 2. 1. und 1. 7.; Tilgung jährlich mit $^1/_2$% plus Zinszuwachs; Verloosung im Juli auf 2. Januar mit Zinsen bis 31. 12. Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke nach 11 Jahren. Zahlstellen für Dividenden und Zinsen die eigene Kasse, welche durch das Bankhaus Otto Lingke in Altenburg geführt wird, ferner in Berlin die Berliner Handelsgesellschaft, in Leipzig die Allgemeine Deutsche Creditanstalt, in Zeitz F. M. Müller; für die ausgeloosten Pr.-Oblig. die genannten Zahlstellen in Altenburg und Leipzig. Obligatorische Publikationsorgane: Der deutsche Reichsanzeiger, das Altenburger Amts- und Nachrichtsblatt, die Zeitzer Zeitung. Dotirung der Fonds. Erneuerungsfonds zuerst mit 5% des für Schienen, Schwellen und Betriebsmittel aufgewendeten Capitals, dann mit $3^1/_2$ bezw. 4% desselben, seit 1877 mit 10%, später mit 8%, mit 6% und seit 1881 mit 4% der Bruttoeinnahme; d. h. jetzt 30 000 bis 40 000 Mk. gegen zuerst 100 000 Mk. Statutarischer Reservefonds schon bei Bau mit 60 000 Mk. gebildet, dann jährlich mit 3000 Mk. dotirt; vorgeschriebene Maximalhöhe von 90 000 Mk. bereits erreicht. Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, wobei aber zunächst die ausgeloosten Pr.-Oblig. verwendet und nur der Fehlbetrag baar ergänzt wird. Besteuerung und Ankauf. Erstere betreffs der preussischen Theilstrecke nach preussischem Gesetz vom 30. Mai 1853 (s. S. 107), betreffs der altenburgischen Theilstrecke nach dem altenburgischen Gesetz vom 29. April 1872, welches übrigens genau dieselben Steuersätze wie das preussische vorschreibt. Ankauf in beiden Staatsgebieten seitens der zuständigen Regierungen nach preussi-

schem Eisenbahngrundgesetz von 1838. **Börsen und Cours.** St.-Actien in Berlin und Leipzig, Pr.-St.-Actien und Pr.-Oblig. nur in Leipzig. **Cours** ult. 1890: St.-Actien 179,25 %; Pr.-St.-Actien 153 %; Pr.-Oblig. 101,25 %. **Dividende** pro 1889: St-Actien $8\frac{4}{15}$ %, Pr.-St.-Actien $7\frac{5}{12}$ %.

Geographisch ist die Bahn bereits bei den sächsischen Staatsbahnen auf Seite 953/54 behandelt.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

Geschichte. Bereits 1879 war von der Himmelmoorgesellschaft (Presstorffabrik) das Project zu einer Bahn von Altona nördlich durch das Himmelmoor aufgestellt worden, konnte aber wegen der Geldfrage zunächst nicht zur Ausführung kommen, und erst als die Stadt Altona sich zu nennenswerther Betheiligung am Anlagecapital bereit erklärte, constituirte sich Anfang 1883 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen, welche dann auch unterm 27. April desselben Jahres die Concession zum Bau und Betrieb einer normalspurigen Secundärbahn von Altona nördlich nach dem Dorfe Kaltenkirchen mit Zweig nach dem Himmelmoor erhielt. Das Anlagecapital wurde auf 1 200 000 Mk. festgesetzt. Hiervon übernahmen interessirte Gemeinden und Private 360 000 Mk. in St.-Actien, die Stadt Altona 402 000 Mk. in $4\frac{1}{2}$ procentigen St.-Pr.-Actien Lit. A. und die Eisenbahnbauunternehmer von Küntzel & Lauser in Cassel 438 000 Mk. in 5 procentigen St.-Pr.-Actien Lit. B. — Bauausführung (ausschliesslich des Grunderwerbs) und Beschaffung der ersten Betriebsmittel wurde den genannten Bauunternehmern für 1 089 000 Mk. in Generalentreprise übertragen, Erstere von diesen Ende 1883 begonnen und ohne nennenswerthe Verwickelung durchgeführt. Mit Ausnahme der innerhalb der Stadt Altona gelegenen Anfangsstrecke vom Gählersplatz bis zum Nebenzollamt wurde die Bahn am 8. September 1884, beregte Anfangsstrecke und damit die ganze Linie in einer Ausdehnung von 36,07 km aber erst am 24. November desselben Jahres dem Verkehr übergeben. Der der Eisenbahngesellschaft zur Last fallende Grunderwerb erforderte zunächst nur rund 36 000 Mk., indem die Bahn zum grössten Theil die öffentlichen Strassen benutzt und im Uebrigen das Terrain zum Theil kostenlos hergegeben war, später haben aber noch erhebliche Aufwendungen für den Grunderwerb gemacht werden müssen, um der Chausseebauverwaltung für die durch die Bahn auf der Chaussee selbst verloren gegangenen Lagerplätze Ersatz zu schaffen.

Der Betrieb ist gleichfalls an die genannten Bauunternehmer und zwar zunächst bis zum 1. April 1896 derart übertragen, dass diese die gesammten Bruttoeinnahmen aus dem Betriebe und der Verwaltung der Bahn erhalten, ihrerseits dagegen die Betriebs- und Unterhaltungskosten, die Eisenbahnsteuer und die communalen Abgaben sowie die Verpflichtungen aus etwaigen Unfällen tragen und der Gesellschaft 45 % der Bruttoeinnahme überweisen. Diese hat die statutenmässigen Fonds zu dotiren, die eigenen inneren Verwaltungskosten zu tragen und die Pachtgelder für Mitbenutzung der Strassen und des städtischen Terrains in Altona zu bezahlen, wogegen ihr aber auch die allerdings unerheblichen Pachtgelder aus dem Gesellschaftsterrain zufallen.

Bei der ersten Beschaffung waren die Betriebsmittel zu knapp berechnet worden, die Vermehrung derselben erfolgte zunächst durch Contrahirung schwebender Schulden und dann aus einem 1888 höheren Orts bewilligten Anlehen von 120 000 Mk., auf Grund dessen die Gesellschaft bei dem Altonaer Creditverein sich einen laufenden 4½ procentigen Credit verschaffte, aus welchem auch die bereits bis zu 78 600 Mk. aufgelaufene schwebende Schuld gedeckt wurde. Einschliesslich dieses Anlehens beziffert sich das Anlage-capital auf 1 320 000 Mk. und die kilometrische Belastung auf 36 595 Mk.

Die Bahn, welche in Altona keinen Gleiseanschluss an das grosse Bahnnetz hat, dient ausschliesslich dem lokalen Verkehr der ländlichen Gemeinden untereinander und mit der Stadt Altona. Der Personenverkehr hat sich von Anfang an überaus günstig gestaltet und weist Zahlen auf, welche die Bevölkerung des Verkehrsgebiets als eine sehr fahrlustige erscheinen lassen; das hierin beste Jahr 1886/87 zählte 166 398 Passagiere mit 68 667 Mk. Fahrgeldeinnahme. Eine wesentliche Steigerung dürfte allerdings kaum noch zu erwarten sein. Der Güterverkehr dagegen ist noch in der Entwickelung begriffen; die höchsten Zahlen desselben sind bislang 18 193 Tonnen in 1887/88 und 50 594 Mk. Transporteinnahme in 1888/89. Hierbei macht der Milchversand nach Altona einen wesentlichen Posten mit durchschnittlich ⅓ der Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr aus. Zweifellos dürfte der Güterverkehr durch die im Oktober 1888 erfolgte Aufhebung der Zollgrenze, welche auch Altona vom Hinterlande trennte, günstig beeinflusst werden. Die Gesammteinnahme, welche aus dem Theilbetrieb des Geschäftsjahres 1884/85 die Summe von 40 125 Mk. erbrachte, hat in dem ersten vollen Betriebsjahre 1885/86 mit 99 992 Mk. eingesetzt und ist seitdem alljährlich bis auf 123 309 Mk. in 1888/89 gestiegen. Der hiervon verbliebene Betriebsüberschuss verzinste,

nachdem 1884/85 ein Betriebsdefizit von 20 116 Mk. ergeben hatte, das Anlagecapital von 1885/86 bis 1888/89 mit 1,63 %, 2,96 %, 3,26 %, 3,23 %. Dem Betriebsvertrage nach hat die Eisenbahngesellschaft aber nur mit den Bruttoeinnahmen zu rechnen, aus welchen sie 45 % erhält. Die hiernach zutreffenden Summen, aus welchen die Gesellschaft zunächst ihre eigenen inneren Verwaltungskosten zu bestreiten und die statutenmässigen Fonds zu dotiren hat, haben bei einer ersten Vorzugsberechtigung der St.-Pr.-Actien Lit. A. (im Besitz der Stadt Altona) auf 4½ % mit Recht auf Nachzahlung und der zweiten Vorzugsberechtigung der St.-Pr.-Actien Lit. B. (im Besitz der Betriebspächter) auf 5 % ohne Recht auf Nachzahlung die Vertheilung folgender Dividenden gestattet:

pro	1884/85	1885/86	1886/87	1887/88	1888/89
St.-Actien	0	0	0	0	0 %
St.-Pr.-Actien Lit. A.	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50 %
St.-Pr.-Actien Lit. B.	0	2,90	4,56	3,47	3,69 %.

Das bei dem hiesigen Betriebsvertrage zur Anwendung kommende Prinzip der procentuellen Theilung der Bruttoeinnahme ist unter allen gegenwärtigen Betriebs- bezw. sogenannten Garantieverträgen das rationellste und zweifellos gerechteste, und die hier vereinbarte Vertheilungsart mit 45 % für die Bahneigenthümer ist für diese auch eine günstige, indem die den Betriebspächtern zukommenden 55 % der Bruttoeinnahme für Erstere gewissermassen die Betriebsausgaben bilden, während diese von 1884/85 an in Wirklichkeit 150,13 %, 80,06 %, 70,34 %, 65,48 % und 66,34 % der Bruttoeinnahme betragen haben. Hieraus ergiebt sich, dass die Betriebspächter bisher alljährlich erhebliche Zuschüsse leisten mussten. Dieselben stellen sich auf diejenigen Beträge, um welche die Betriebsausgaben mehr als 55 % der Bruttoeinnahme betragen, und bezifferten sich in den einzelnen Jahren, wie folgt:

pro 1884/85	1885/86	1886/87	1887/88	1888/89
30 282 Mk.	24 496 Mk.	13 824 Mk.	11 224 Mk.	12 362 Mk.,

in Summa 92 188 Mk.

Hierbei lässt sich aber an den ziffermässigen Betriebskosten kaum noch etwas sparen, indem dieselben, abgesehen vom Theilbetrieb des Jahres 1884/85, in Maximo nur 2268 Mk. pro 1 km in 1888/89 betragen haben, während der Durchschnitt bei den deutschen Secundärbahnen in dem genannten Jahre 3548 Mk. betrug und eine Regierung sogar ihrem Eisenbahnbetriebspächter einen Betriebsaufwand von 4342 Mk. pro 1 km gewissermassen zugebilligt hat (cfr. Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn Seite 975). Eine Verringerung der procentuellen Betriebsausgaben gegenüber den

Bruttoeinnahmen ist hiernach von der Zunahme der Letzteren abhängig.

Statutengemäss ist die Stadt Altona von 1886 ab zum allmählichen Ankauf der St.-Pr.-Actien Lit. B. berechtigt und hat hiervon zum ersten Male im Juli 1890 Gebrauch gemacht, wo sie solche im Nominalwerthe von 42 000 Mk. für sich erworben hat.

Aus der Concession ist der Bau der Zweigbahn nach dem Himmelmoor noch rückständig. Derselbe musste bislang vertagt werden, da einerseits die Gesellschaft den hierzu bestimmten Theil des Anlagecapitals mit für die Stammbahn verwenden musste und andererseits die Himmelmoor-Presstorfgesellschaft sich noch nicht entschlossen hat, den ihr auferlegten Baukostenbeitrag zu leisten. In Folge dieser Verhältnisse ist der Gesellschaft die Frist zum Bau dieser Zweigbahn bis 1894 verlängert worden. Kommt die Bahn zu Stande, so soll dieselbe nördlich bis zum Flecken Barmstedt durchgeführt werden.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888/89, wie folgt: Erneuerungsfonds 31 300 Mk., Reservefonds 4200 Mk., Vermögensbilanz-Reservefonds 7300 Mk. Das letzte zum Bericht gezogene Geschäftsjahr 1888/89 ergab folgenden Verkehr: Es wurden befördert 129 905 Personen, 15 230 000 kg Frachten und hierfür 66 494 Mk. bezw. 50 594 Mk., im Ganzen aber 123 309 Mk. vereinnahmt. Die Betriebsausgaben betrugen 81 801 Mk. und der Betriebsüberschuss 41 508 Mk. Auf die Gesellschaft entfielen von der Bruttoeinnahme 53 870 Mk. Zur Bewältigung dieses Verkehrs waren 49 Beamte und Arbeiter, 5 Locomotiven, 10 Personen- und 30 Lastwagen vorhanden. Locomotiven und Wagen sind nach dem Einpuffersystem gebaut, weshalb ein Uebergang der Betriebsmittel auf andere Bahnen ausgeschlossen, und von einer Gleiseverbindung mit dem grossen Bahnnetz Abstand genommen worden ist.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Altona, die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. Actiencapital besteht aus 360 000 Mk. St.-Actien à 300 Mk., 402000 Mk. St.-Pr.-Actien Lit. A à 300 Mk. und 438000 Mk. St.-Pr.-Actien Lit. B à 3000 Mk. Bei den Generalversammlungen giebt der Besitz von je 300 Mk. Actien aller Sorten 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlungen jährlich einmal zwischen 1. Juli und 30. September. Betreffs der Dividendenvertheilung haben die St.-Pr.-Actien Lit. A. das erste Vorzugsrecht auf $4^1/_2$% mit Recht auf Nachzahlung derart, dass die zeitlich am weitesten zurückliegenden Dividendenansprüche zuerst zu befriedigen sind; das laufende Jahr steht hier also den Nachzahlungen nach, und da dies in den Statuten speciell ausgedrückt ist, so hat die schon mehrfach angezogene Entscheidung des Reichsoberhandelsgerichts bezüglich des Nachzahlungsmodus der Dividenden keinen Einfluss. Nach Bedienung dieser Actien bezüglich der etwa rückstän-

digen und der laufenden Dividenden erhalten die St.-Pr.-Actien Lit. B. bis zu 5 % ohne Recht auf Nachzahlung, und hierauf die St.-Actien gleichfalls bis 5 %, diese Letztere jedoch nur in ganzen Procenten. Der Rest an alle drei Actiensorten gleichmässig als Superdividende, jedoch gleichfalls nur in ganzen Procenten. Die St.-Actien unterliegen bedingter Amortisation, wozu ein Amortisationsfonds vorgesehen ist, welcher aus denjenigen Beträgen gebildet werden soll, die nur zur Gewährung von Bruchtheilen eines Procents ausgereicht hätten. Für die Gesellschaft ist diese Amortisation, soweit die Mittel dieses Fonds reichen, obligatorisch, für die Actieninhaber dagegen eine freiwillige. Bis jetzt hat der Fonds noch nicht gebildet werden können. Die St.-Pr.-Actien Lit. B. unterliegen einem der Stadt Altona zustehenden Ankaufsrecht; der Kaufpreis wird unter Zugrundelegung der dem Kaufact vorhergegangenen letzten drei Jahre nach dem Verhältniss von 100 Mk. Kaufpreis bei 5 Mk. Dividende, jedoch nie unter dem Nominalbetrag der Actien berechnet. In dem einzelnen Jahre sind höchstens 14 Actien = 42 000 Mk. ankäuflich. Die Ausübung des Ankaufsrechts ist nicht obligatorisch und zum ersten Mal im Juli 1890 betreffs 14 Actien erfolgt. Auszahlung der Dividenden 4 Wochen nach deren Festsetzung, spätestens vom 1. November ab. Verj. 4 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres der Fälligkeit. Eine Vorzugsberechtigung der St.-Pr.-Actien A und B für den Fall der Auflösung der Gesellschaft in den Statuten nicht vorgesehen. Pr.-Obligationen nicht vorhanden. Zahlstelle nur die eigene Kasse in Altona. Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Altonaer Nachrichten, Segeberger Kreis- und Wochenblatt, Pinneberger Wochenblatt. Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ. Reservefonds mit $^1/_{10}$ % des Anlagecapitals und aufzusammeln bis 10 000 Mk.; Vermögensbilanz-Reservefonds nach qu. Reichsgesetz. Besteuerung, Ankauf etc.: Nach allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen. Ressortminister kann jederzeit Herstellung des Anschlusses an das übrige Bahnnetz und hierbei Umbau betreffs der Curvenverhältnisse, für welche jetzt ein Radius bis zu 80 m gestattet ist, verlangen; ebenso Umbau der Bahn zur Vollbahn bezw., wenn dies die Gesellschaft nicht selbst thun will, Ueberlassung des Eigenthums an den Staat oder an einen von diesem zu bezeichnenden Dritten gegen einen nach dem Eisenbahngrundgesetz von 1838 zu berechnenden Kaufpreis, mindestens aber gegen Erstattung des verwendeten Anlagecapitals. Börse: Die Actien sind bei keiner Börse eingeführt; Dividende pro 1889/90: St.-Actien 0 %, St.-Pr.-Actien Lit. A $4^1/_2$ %, St.-Pr.-Actien Lit. B 3,70 %.

Geographie. Die Bahn ist 36,07 km lang, liegt in dem wellenförmigen holsteinischen Tieflande und gehört der politischen Eintheilung nach der preussischen Provinz Schleswig-Holstein an. Sie beginnt auf dem Gählersplatz in Altona, benutzt innerhalb dieser die öffentlichen Strassen, kreuzt die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn im Niveau, benutzt dann bei vorherrschend nördlicher Richtung auf 20,4 km bis Quickborn die Staatschaussee von Altona nach Neumünster, hat von da ab auf den Rest ihrer Länge von 14,8 km eigenes Planum und endet bei dem Dorfe Kaltenkirchen ohne Anschluss. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 40, Curven bis zu 80 m Radius und wird innerhalb Altonas mit 6 Minuten, von da bis Eidelstedt mit 4 Minuten, weiter bis Quickborn mit 3 Minuten und auf der Reststrecke mit 2 Minuten Fahrgeschwindigkeit pro 1 km betrieben.

Ansbach-Gunzenhausener Eisenbahn.

Da die industrie- und gewerbreiche Stadt Ansbach bei der ersten Bahnanlage seitens des bayerischen Staates nicht mit in das Schienennetz gezogen worden war, beschloss sie, um ihre Industrie und Gewerbe vor Rückgang zu bewahren, auf eigene Kosten die Erbauung einer Bahn an die bereits 1849 vollendete Linie München-Nürnberg. Sie erhielt unterm 3. Juli 1856 die Allerhöchste Concession zum Bau einer solchen von Ansbach nach Gunzenhausen, Station der eben genannten Linie. Die Ausführung derselben übertrug sie dem Fabrikbesitzer von Cramer-Klett in München für 1 560 000 Gulden, und am 1. Juli 1859 wurde die 27,70 km lange Linie dem Verkehr übergeben. Ihrerseits nahm die Stadt hierzu ein Anlehen von der königlich bayerischen Bank in Nürnberg auf. Um nun dieses Capital einschliesslich der Zinsen während des Baues an die königliche Bank als Aversum für die von dieser zu bestreitenden Kosten an Taxen und Stempeln, sowie als Provision für sich und die von ihr in Anspruch zu nehmenden anderen Bankhäuser zurückzuführen, wurde derselben von der Stadt Ansbach die Ermächtigung ertheilt, auf die Stadt lautende Lotterieloose bis zu dem Betrage von 1 750 000 Gulden = 3 000 000 Mk. auszugeben. Nach dem vereinbarten Lotterieplane wurden 250 000 Loose (Schuldscheine) zu je 7 Gulden, eingetheilt in 5000 Serien à 50 Stück, ausgefertigt, welche während der Jahre 1857 bis 1906, sonach während 50 Jahre, durch die auf den 15. Juni und 15. Dezember jeden Jahres festgesetzten Gewinnziehungen, denen die Serienziehungen immer um einen Monat vorauszugehen haben, gezogen werden müssen. Die näheren Modalitäten der Ziehungen sind auf der Rückseite der Loose verzeichnet. Die unbedingte und abzugsfreie Auszahlung der Gewinne, deren höchster 25 000 Gulden beträgt und deren niedrigster noch eine Verzinsung des Nennwerthes der Loose von circa 1,9 % gewährt, erfolgt unter Haftung der königlichen Bank bei der königlichen Hauptbank in Nürnberg und deren Filialen. Die Mittel zur Erfüllung dieser übernommenen Verpflichtung, die Gewinne auszubezahlen, wurden der königlichen Bank seitens der Stadt Ansbach durch Einweisung in die der Letzteren von der bayerischen Staatsregierung zugesicherte Rente für Pachtung dieser Bahn zugewendet.

Die Generaldirection der königlich bayerischen Staatseisenbahnen hat die Bahn Ansbach-Gunzenhausen ab Eröffnung auf die Dauer von 50 Jahren für jährlich 70 080 Gulden = 120 137 Mk. von der Stadt Ansbach in Pacht genommen. Nach Ablauf dieser

fünfzigjährigen Pachtzeit soll gemäss dem zwischen der königlichen Staatsregierung bezw. der Generaldirection und der Stadt Ansbach geschlossenen Vertrage das Eigenthumsrecht an der Bahn ohne weitere Entschädigung auf den Staat übergehen, falls dieser nicht schon früher von dem sich vorbehaltenen Rechte, jeder Zeit nach vorgängiger sechsmonatlicher Kündigung die Bahn für den Betrag des Lotterieanlehens abzüglich des bis zu dem Zeitpunkte der Erwerbung nach dem festgesetzten Verloosungsplane getilgten Capitalsbetrages, Gebrauch machen will. — Bislang hat dies die königliche Staatsregierung im ganzen Umfange nicht gethan, aber bereits per 1. Juli 1862 entsprechend dem Gesuch der Stadtgemeinde das dieser vertragsmässig an dem Areal der Bahn zustehende Eigenthum auf das königliche Eisenbahnärar übernommen, ohne Aenderung indes an den bezüglich der Bezahlung des Pachtschillings und der Tilgung des von der königlichen Bank negociirten Lotterieanlehens bestehenden vertragsmässigen Bestimmungen.

Die Ansbach-Gunzenhausener Loose werden an den Börsen zu Augsburg, Berlin, Frankfurt a. M. und München gehandelt. Cours ult. 1890: 38 Mk.

Bezüglich der geographischen Verhältnisse bildet die Bahn einen Theil der auf Seite 603 unter III. behandelten Linie München-Ingolstadt-Treuchtlingen-Würzburg-Aschaffenburg.

Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn

siehe unter „Secundärbahnen“ des Eisenbahnunternehmers Bachstein.

Birkenfelder Zweigbahn.

Geschichte. Birkenfeld ist die Hauptstadt des gleichnamigen, zum Grossherzogthum Oldenburg gehörigen Fürstenthums, welches von dem Haupttheil des Landes räumlich getrennt innerhalb der preussischen Rheinprovinz und in orographischer Beziehung auf den östlichen Abhängen des Hunsrücks gelegen ist. Bereits bei der Projectirung der Rhein-Nahebahn bestand die Absicht, diese über die Stadt Birkenfeld zu führen, indes verbot sich dies durch die ungünstigen Terrainverhältnisse, wohl aber wurde in dem Staatsvertrage zwischen Preussen und dem Grossherzogthum Oldenburg betreffs der Rhein-Nahebahn die Ausführung einer Zweigbahn aus dieser nach der Stadt Birkenfeld seitens der Rhein-Nahebahngesellschaft unter finanzieller Garantie der grossherzoglichen Re-

gierung in Aussicht genommen. Die ungünstigen Vermögensverhältnisse dieser Gesellschaft verhinderten jedoch die Herstellung dieser Zweigbahn in der beabsichtigten Weise, und da die Anlage der kurzen, nur lokalen Interessen dienenden Bahn für Privatunternehmer bezw. Actiengesellschaften nichts Verlockendes haben konnte, so blieb die Stadtgemeinde Birkenfeld auf ihre eigenen Kräfte angewiesen. Der merkliche Rückgang in deren Verkehrs- und gewerblichen Verhältnissen trieb zur Ausführung des Projectes, und so kam die Stadtgemeinde mit der Rhein-Nahebahngesellschaft und deren Betriebsführerin, der damaligen königlichen Eisenbahndirection Saarbrücken dahin überein, dass Letztere die Bahn für Rechnung der Stadtgemeinde bauen und betreiben sollte. Hierauf hin erhielt die Stadt Birkenfeld unterm 2. Dezember 1879 die landesherrliche Concession zum Bau und Betrieb einer normalspurigen Secundärbahn von der Stadt Birkenfeld nach dem Bahnhofe Birkenfeld-Neubrücke der Rhein-Nahebahn. Der Bau begann am 7. April 1880, und bereits am 15. Oktober desselben Jahres konnte die 5,23 km lange Linie dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. — Zu dem Bau erhielt die Stadtgemeinde das verwendbare fiscalische Terrain unentgeltlich und das erforderliche baare Anlagecapital mit 270 000 Mk. vom Grossherzogthum Oldenburg aus dessen Kriegsentschädigungsfonds zum Zinsfuss von $4^1/_4$ % mit 50jähriger Amortisation hypothekarisch geliehen, auch übernahm die Landeskasse des Fürstenthums Birkenfeld die Zahlung einer jährlichen Subvention von 3800 Mk. vom 15. Oktober 1880 ab auf 50 Jahre. Inzwischen hat sich das Anlagecapital bis ult. 1888/89 auf 272 406 Mk. erhöht, so dass sich die kilometrische Belastung auf 52 085 Mk. stellt, wobei zu bemerken, dass die Bahn eigene Betriebsmittel nicht besitzt. — Bei den beschränkten commerciellen Verhältnissen der kleinen Stadt Birkenfeld und bei dem durch die Gebirgsformation sehr beeinträchtigten Ackerbau im ganzen Fürstenthum kann von einem grösseren Verkehr der Bahn überhaupt nicht die Rede sein, hier sollte die Bahn nur das erhalten, was vorhanden. So ist sich denn der Verkehr bis jetzt auch ziemlich gleich geblieben, ja der Personenverkehr hat sogar die Zahlen, mit welchen er im ersten vollen Betriebsjahre 1881/82 einsetzte, noch nie wieder erreicht, und auch der Güterverkehr weist ein unstätes Wachsen und Sinken in kleinen Grenzen auf. Der erstere schwankte zwischen 39 023 Personen in 1885/86 und 43 199 Personen in 1881/82, die Einnahmen aus dem Personenverkehr zwischen 12 011 Mk. in 1882/83 und 12 776 Mk. in 1881/82. Bei dem Güterverkehr liegen die Grenzen in 11 895 Tonnen des Jahres 1884/85

und 14 109 Tonnen in 1882/83, betreffs der Einnahmen aber in 13 481 Mk. von 1881/82 und 20 564 Mk. von 1887/88. Die gesammten Betriebseinnahmen bewegten sich zwischen 28 462 Mk. in 1881/82 und 35 562 Mk. in 1886/87. Betreffs der Betriebsausgaben bleibt vorauszuschicken, dass die Stadt an die Betriebsführerin (nach der gegenwärtigen Organisation der preussischen Staatsbahnverwaltung die königliche Eisenbahndirection Köln linksrheinisch) einen Beitrag zu den allgemeinen Verwaltungsunkosten, die Gehälter und Löhne des Stations- und Streckenpersonals nach den wirklichen Aufwendungen, für Erneuerung des Oberbaues von Anfang an und noch jetzt ein jährliches Pauschquantum von 3369 Mk. zu zahlen hat, während für Ueberlassung der Zugkraft ursprünglich ein Fixum von jährlich 10 248 Mk., seit 1884/85 aber für täglich 6 Züge in jeder Richtung pro Tag 29 Mk., bei einem Zug mehr aber 30 Mk. festgesetzt wurde, wobei 29 Mk. täglich pro Jahr 10 585 Mk. ausmachen. Nach diesen Berechnungen betrugen die Betriebsausgaben im ersten vollen Betriebsjahre 1881/82 gegenüber der Bruttoeinnahme 136,42 %, in 1882/83 noch 81,30 %, und haben seitdem zwischen 79,25 % in 1888/89 und 70,69 % in 1886/87 geschwankt. Das erste Betriebsjahr ergab hiernach ein Betriebsdefizit von 10 368 Mk., während die Betriebsüberschüsse in den folgenden Jahren das jeweilige städtische Anlagecapital wie folgt verzinsten:

pro	1882/83	1883/84	1884/85	1885/86	1886/87	1887/88	1888/89
	2,25	3,55	2,92	3,16	3,90	3,01	2,53 %.

Zu den hiernach sich ziffermässig ergebenden Beträgen erhält die Stadt noch die vorerwähnte Subvention von jährlich 3800 Mk., und unter Zurechnung dieser hat sich gegenüber der jährlich 13 111 Mk. erfordernden Verzinsung und Amortisation des städtischen hypothekarischen Anlehens für die Stadt folgendes finanzielle Endresultat ergeben:

pro	1881/82	1882/83	1883/84	1884/85
	— 19 679	— 3428	— 43	— 1244 Mk.
pro	1885/86	1886/87	1887/88	1888/89
	— 697	1325	— 1115	— 2418 Mk.

Gegenüber diesem ungünstigen Ergebniss bleibt hervorzuheben, dass der Zweck der Bahn in erster Linie ein volkswirthschaftlicher ist, sowie dass durch die Amortisation des Anlagecapitals die Bahn mit dem Jahre 1930 lastenfreies Eigenthum der Stadtgemeinde wird. Besondere Fonds werden für die Bahn nicht geführt. — Das letzte zum Bericht gezogene Jahr 1888/89 ergab folgenden Verkehr: Es wurden befördert 39 131 Personen, 12 631 000 kg Frachten und hierfür 12 662 Mk. bezw. 18 715 Mk.,

im Ganzen aber 33 215 Mk. vereinnahmt; die Betriebsausgaben betrugen 26 322 Mk. und der Betriebsüberschuss 6893 Mk. Beamte und Betriebsmittel werden von der Betriebsführerin gestellt.

Geschäftliches. Das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr; Birkenfelder Eisenbahnpapiere giebt es nicht. Die Concessionsdauer ist unbeschränkt und ein Ankaufsrecht seitens des Staates nicht vorbehalten. Besteuerung findet nicht statt.

Geographie. Die Bahn ist 5.23 km lang, liegt auf den östlichen Abhängen des Hunsrück und gehört der politischen Eintheilung nach dem oldenburgischen Fürstenthum Birkenfeld an. Sie beginnt bei der Stadt Birkenfeld, senkt sich fast auf ihre ganze Länge im Verhältniss von 1 : 104 zum Nahethal herab und mündet bei südlicher Richtung auf Station Birkenfeld-Neubrücke in die nunmehrige preussische Staatsbahnlinie Bingerbrück-Neunkirchen des Eisenbahndirectionsbezirks Köln linksrheinisch. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Bockwaer Eisenbahn.

Um mit den auf dem linken Muldeufer gelegenen Kohlenwerken des Zwickauer Reviers, welche bereits directen Anschluss an das Bahnnetz hatten, concurrenzfähig bleiben zu können, beschlossen 1857 die Besitzer der auf dem rechten Muldeufer in Bockwaer Flur gelegenen Privatwerke die Herstellung einer Eisenbahn aus diesem Revier nach der Station Cainsdorf der sächsischen Staatsbahnlinie Zwickau-Schwarzenberg. Nachdem die wegen des in Aussicht stehenden gefährlichen Betriebes langwierigen Untersuchungen und Vorarbeiten beendet waren, constituirte sich zu besagtem Zweck am 22. Dezember 1859 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit einem Actiencapital von 300 000 Mk. und erhielt dann unterm 6 November 1860 die Concession. Ursprünglich hatte die Gesellschaft nur die Stammbahn mit den erforderlichen vier Hauptgleisen bauen wollen, während die Anschlussgleise aus den einzelnen Werken seitens der Grubenbesitzer hergestellt werden sollten, doch beschloss sie nachträglich, auch die Letzteren ihrerseits auszuführen, und nahm hierzu mit Privileg von 1861 eine 5procentige Anleihe im Betrage von 210 000 Mk. auf.

In Folge der geringen Tiefe der bis zu 8 m mächtigen Kohlenflötze, welche von nur 10 bis zu 200 m unter der Erdoberfläche lagerten, war es vorauszusehen, dass im Laufe der Zeit bedeutende Senkungen und damit wesentliche Veränderung des Bahnkörpers durch den Kohlenabbau entstehen würden, und man vereinbarte deshalb mit den Grundbesitzern eine nur pachtweise Ueberlassung des erforderlichen Areals.

Der Bau wurde im Herbst 1860 begonnen, die Bahn mit vier Hauptgleisen und den erforderlichen Grubengleisen in einer Gesammtgleiselänge von 10,5 km am 4. September 1861 eröffnet und von der Gesellschaft in eigenen Betrieb genommen, da es die Staatsbahnverwaltung abgelehnt hatte, diesen ihrerseits zu besorgen. Dagegen stellte sie bereitwilligst die erforderlichen Güterwagen gegen vereinbarte Entschädigung, so dass die Gesellschaft an Betriebsmitteln nur die Locomotiven (zunächst zwei, später noch eine dritte) und die Bautransportwagen für die Gleisenunterhaltung zu beschaffen brauchte. Die Bahn hat nur Güter- und zwar nur Wagenladungsverkehr.

Das Unternehmen fand sehr schnell weitere Ausdehnung; bereits im Jahre 1864 waren 42 Kohlenwerke angeschlossen und die Zahl der Gesammtgleise auf 46 mit einer Gleiselänge von 15,4 km gewachsen, schliesslich aber stieg die Zahl der angeschlossenen Schachtanlagen auf 60. Bei den ganz ausserordentlichen Reinerträgen waren die erforderlichen Neubauten sowie die Beschaffung der dritten Maschine im Jahre 1864 stets aus den laufenden Betriebseinnahmen bestritten worden. Während man bei Gründung der Bahn den Abbau des Bockwaer Kohlenfeldes auf die Dauer von 80 Jahren berechnet hatte, ist derselbe in Folge des ungeahnten rapiden Kohlenabsatzes schon jetzt (1890) nach 29 Jahren bald bevorstehend, so dass die Bahn nur noch gegen 10 Jahre bestehen dürfte, denn ult. 1888 waren bloss noch 18 Haupt- und Zweiglinien in einer Gesammtgleiselänge von 7,2 km mit 7 Ladestellen vorhanden, obgleich das Unternehmen 1879 durch Ankauf der auf dem rechten Muldeufer gelegenen Gleiseanlagen der sächsischen Staatsbahnen ausgedehnt worden war. Der Betriebswechsel mit der königlich sächsischen Staatsbahn findet seitdem an der Muldebrücke statt.

Da die Kohlenflötze zum Theil nur wenige Meter unter den Gleisen liegen, zuweilen sechs übereinander, senkt sich der Bahnkörper fast täglich mit dem Terrain und wiederholt sind grosse Terrainbrüche erfolgt, was fortwährend Nachbauten erforderlich machte, doch konnten die Kosten für diese stets aus den laufenden Einnahmen gedeckt werden. Am besten ergiebt sich der Umfang jener aus dem ziffermässigen Resultat, dass bei der Anlage der Bahn nur 96 180 cbm Erdmassen zu bewegen gewesen waren, während die Bahnunterhaltung bis zum Schlusse des Jahres 1888 die Bewegung von 450 022 cbm erforderte.

Einen weiteren Ueberblick hierüber giebt der Umstand, dass die Gleise jetzt zum Theil bis zu 8 m tiefer liegen als bei der

ersten Bauanlage und dass, während bei dieser die höchste Steigung 1:40 betragen hatte, dieselbe sich später auf 1:25 stellte, während bei den Einsenkungen sich selbst solche von 1:18 nicht vermeiden liessen. Wie unendlich gefährlich der Betrieb sich gestaltete, ergiebt sich daraus, dass hier und da Gleisesenkungen um 14 m vorgekommen sind und dass trotz der Vorsicht der Grubenbesitzer und Bergleute zweimal plötzliche Durchbrüche mit 14 und 28 m Durchmesser unter den Hauptgleisen erfolgten. Trotzdem ist während des ganzen Bestehens der Bahn ein grösserer Unfall nicht zu beklagen gewesen und jetzt sind derartige Terrainbrüche kaum noch zu befürchten, da der grösste Theil der noch bestehenden Gleise nun auf festem Terrain liegt, unter welchem der Kohlenabbau längst beendet ist, und der übrige auf solchem, unter welchem die Kohlen in grosser Tiefe liegen.

Ausser den Kohlentransporten erstreckt sich der Verkehr noch auf den Empfang von Bauholz und Grubenbedürfnissen, doch ist dieser verschwindend gering und beträgt durchschnittlich ungefähr nur den vierzigsten Theil der Ersteren.

Die Grösse des Verkehrs richtete sich im Allgemeinen nach der Anzahl und Ergiebigkeit der angeschlossenen Kohlenwerke. Was diese fördern konnten, ist im Grossen und Ganzen auch abgesetzt bezw. verfrachtet worden, nur die Zeit des allgemeinen geschäftlichen Rückganges Mitte der siebziger Jahre verursachte auch hier eine Verringerung der Nachfrage. Der Verkehr setzte im ersten Betriebsjahre 1862 mit 169 640 000 kg Frachten, mit einer Einnahme von 162 826 Mk. und mit einer Betriebsausgabe von 51 692 Mk. ein, stieg fast ausnahmslos bis zum Jahre 1873, welches 512 820 000 kg Frachten, 332 120 Mk. Einnahme und 129 018 Mk. Betriebsausgaben aufwies, hat aber in 1888 nur noch 207 190 000 kg Frachten, 117 519 Mk. Einnahme und 50 221 Mk. Betriebsausgaben ergeben, indem jetzt nur noch vier Kohlenwerke das Verkehrsgebiet der Bahn bilden.

Entsprechend der unerwarteten Verkehrsentwickelung erreichte auch die Rentabilität des Unternehmens eine unerwartete Höhe, denn während man bei Begründung desselben die Dividende auf höchstens $16^1/_3$ % berechnet hatte, stellte sich diese — trotz der aus den Betriebseinnahmen bestrittenen Erweiterungskosten sowie der Nachbauten in Höhe von 213 000 Mk., trotz der vorzeitigen Tilgung der Anleihe von 210 000 Mk. bis 1869, trotz der Rückstellung der Reserven im Betrage von 317 000 Mk. und der in den Jahren 1864 bis 1883 erstatteten Frachtrückvergütungen im Gesammtbetrage von 1 068 568 Mk. = 13,7 % jährlich vom Anlage-

capital — für die 27jährige Betriebszeit der Bahn bis ult. 1888 auf durchschnittlich 38,79 %, in den einzelnen Jahren aber, wie folgt:

pro	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868
	7,30	10	16	20	20	23	28 %
pro	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875
	30	42	61	65	76	63	60 %
pro	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882
	46,70	40	30	30	40	41,70	41,70 %
pro	1883	1884	1885	1886	1887	1888	
	46,70	50	50	43,30	33,33	33,33 %.	

Das beste Jahr war 1873, in welchem ausser der Dividende an Frachtrückvergütungen 50,60 % des Anlagecapitals gewährt worden waren, so dass sich in diesem der vertheilbare Reingewinn auf 126,60 % gestellt hat. Die gesammte Bruttoeinnahme von Eröffnung an bis zum Schluss des letzten zu Bericht gezogenen Jahres 1888 beziffert sich auf 5 814 714 Mk. und die Betriebsausgabe in derselben Zeit auf 2 287 795 Mk. = 39,34 % jener. Ult. 1888 belief sich das Vermögen des Dispositionsfonds auf 185 300 Mk. und das des Reservefonds auf 30 000 Mk. Eine der vorerwähnten 3 Locomotiven ist 1888 ausrangirt worden, so dass nun die eigenen Betriebsmittel der Bahn nur noch in 2 Locomotiven bestehen. Das Beamten- und Arbeiterpersonal zählt 22 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Bockwa bei Zwickau, die Repräsentanten sind der Aufsichtsrath und der Director; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. Das Actiencapital besteht aus 300 000 Mk. in Stücken à 300 Mk. Ordentliche Generalversammlung findet alljährlich einmal in den ersten 6 Monaten des Jahres in Bockwa statt. Jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung. Mit Rücksicht auf die in den nächsten Jahren schon bevorstehende Auflösung der Gesellschaft hier besonders zu erwähnen, dass in der hierüber beschliessenden Generalversammlung ³/₄ sämmtlicher Actien vertreten sein müssen, dass aber wegen Beschlussunfähigkeit der ersten Generalversammlung abzuhaltende anderweitige ohne Rücksicht auf die Zahl der vertretenen Actien beschlusfähig ist. Nach Beschluss der Generalversammlung von 1883 werden Frachtrückvergütungen nicht mehr gewährt, daher fällt der ganze vertheilbare Reingewinn jetzt den Actionären als Dividende zu. Auszahlung dieser vom 10. März ab; Verj. 4 Jahre nach Ft. Zahlstellen sind die Gesellschaftskasse in Bockwa und Louis Thost in Zwickau. Anleihen nicht mehr vorhanden. Obligatorische Publicationsorgane nur der Deutsche Reichsanzeiger. Fonds: Erneuerungsfonds braucht die Gesellschaft nicht mehr zu führen, Reservefonds mit 30 000 Mk. bereits voll. Aus dem Vermögen des Erneuerungsfonds ist ein Dispositionsfonds gebildet, für diesen regelmässige Rücklage aber nicht vorgesehen. Börse und Cours. Die Actien sind nur an der Zwickauer Börse eingeführt. Cours ult. 1890: 675 Mk. pro 300 Mk. Dividende pro 1889: 30 %.

Braunschweigische Landeseisenbahn.

Nachdem im Jahre 1882 in der braunschweigischen Kammer die Erbauung von Secundärbahnen mit finanzieller Unterstützung seitens der herzoglichen Regierung behandelt worden war, vereinbarte Letztere mit den Bankhäusern von Erlanger & Söhne und Gebrüder Sulzbach in Frankfurt a. M. unterm 25/28. Januar 1883, dass diese die in Aussicht genommenen Linien von Braunschweig über Derneburg nach Seesen mit Zweig nach Wolfenbüttel, von Helmstedt nach Oebisfelde, von Braunschweig nach Gifhorn und eine Ringbahn um die Stadt Braunschweig unter Zubilligung staatsseitiger Subventionen à fonds perdu von je 10 000 Mk. pro Kilometer ihrerseits bauen und zur Uebernahme des Eigenthums und Betriebes dieser Linien eine Actiengesellschaft bilden sollten. Die hierüber mit Preussen gepflogenen Verhandlungen, dessen Gebiet bei allen drei Linien mit in Frage kam, führten indes dahin, dass Preussen im Staatsvertrage vom 27/30. Juni 1884 nur die Concession der Linie Braunschweig-Seesen an die zu bildende Gesellschaft zusicherte, während es die Linie Braunschweig-Gifhorn selbst zur Ausführung als preussische Staatsbahn übernahm, Helmstedt-Oebisfelde zunächst aber noch unentschieden liess, bis es im Staatsvertrage vom 30. November 1888 sich auch zur eigenen Ausführung dieser Bahn entschloss. Für das Consortium Erlanger/Sulzbach bezw. für die durch diese unterm 27. Juni 1884 gebildete Actiengesellschaft verblieb somit nur die Linie Braunschweig-Seesen mit Zweig nach Wolfenbüttel und die Ringbahn in der Stadt Braunschweig, für welche unterm 10. Februar 1885 die braunschweigische und unterm 6. April 1885 die preussische definitive Concession erfolgte. Das Grundcapital der Gesellschaft wurde auf 3 650 000 Mk. in Actien festgesetzt, hierbei aber dessen Erhöhung bis auf 6 500 000 Mk. von vornherein in Aussicht genommen. Dem ursprünglichen Vertrage gemäss blieb Bauausführung und Ausrüstung der Bahn Sache der beiden Bankhäuser, welche je nach Fortschreiten des Baues die vereinbarte Subvention von 10 000 Mk. pro Kilometer unmittelbar von der Regierung erhielten und von der Gesellschaft in den Besitz der Actien und der auf Grund des Statuts und des besonderen Privilegs vom 20. Februar 1885 im Betrage von 3 650 000 Mk. ausgegebenen Pr.-Obligationen zu pari eingewiesen wurden, wogegen sie ihrerseits der Eisenbahngesellschaft zur ersten Bildung des Reservefonds 500 000 Mk. zu überweisen hatten. Gegenüber der in der braunschweigischen Concession gestellten Bedingung, wonach die Eröffnung der ganzen

Bahn innerhalb $2^1/_2$ Jahren nach Aushändigung jener, also Ende 1887 erfolgen sollte, konnte in Folge besonderer Schwierigkeiten beim Grunderwerb die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung erst am 1. Mai 1889 dem Verkehr übergeben werden, nachdem vorher nach den jeweiligen Baufortschritten Theilstrecken in Betrieb genommen worden waren und zwar als erste dieser Braunschweig-Derneburg am 18. Juli 1886. Hierbei sind aber die unmittelbaren Gleiseanschlüsse an die preussischen Staatsbahnen in Braunschweig, Wolfenbüttel und Seesen noch nicht mit enthalten, nur der in Derneburg ergab sich bei der ersten Bauanlage bereits von selbst; der in Braunschweig erfolgte mittelst der Verbindungsbahn vom Bahnhofe Wilhelmithor nach dem preussischen Staatsbahnhofe, welche jedoch nur dem Güterverkehr dient, 1886, die in Seesen und Wolfenbüttel aber erst 1890. Bis ult. März 1889 waren die Linien Braunschweig Nordbahnhof - Derneburg - Gr. Rhüden mit dem Zweige nach Wolfenbüttel und der Verbindungsstrecke nach dem Staatsbahnhofe in der Stadt Braunschweig eröffnet, und hierin ist die in den Kammerverhandlungen besonders aufgeführte Braunschweiger Ringbahn mit der Strecke vom Nordbahnhofe nach dem Wilhelmithorbahnhofe mit enthalten. Die hiernach sich ergebende Länge von 69,04 km ist diejenige, mit welcher das Unternehmen in dem ersten Theil dieses Werkes in Ansatz gekommen ist. Seitdem sind noch die 11,61 km lange Endstrecke Gr. Rhüden - Seesen und die Anschlüsse an die preussische Staatsbahn in Seesen und Wolfenbüttel mit 1,13 km eröffnet worden, so dass die Gesammtlänge des Unternehmens nunmehr 81,78 km beträgt.

Nach den Vereinbarungen mit den beiden genannten Bankhäusern ist der Betrieb bis zur Eröffnung der ganzen Bahn für Rechnung des Baufonds, d. h. in diesem Fall für Rechnung jener geführt worden. Dieselben erhielten also die Betriebsüberschüsse, mussten aber ihrerseits auch die Bauzinsen für die St.-Actien und die Bedienung der Pr.-Obligationen besorgen, wobei zu bemerken, dass Erstere statutengemäss mit 4 % nur bis ult. 1886 gezahlt wurden, sowie dass die Pr.-Obligationen mit 4 % zu verzinsen und von Januar 1890 ab mit $^1/_2$ % zu amortisiren waren. Wir geben die Betriebsresultate der vier abgeschlossenen Jahre 1886/1889 nachstehend, wie folgt:

	ab 18 Juli 1886	1887	1888	1889
Länge der im Betrieb stehenden Strecken .	49,86 km	69,04 km	69,04 km	80,65 km
Personenzahl	100 481	280 650	301 575	323 052
Frachten in Tonnen .	37 846	115 495	165 871	214 969

Einnahme aus Personenverkehr	46 474 Mk.	119 447 Mk.	125 450 Mk.	133 143 Mk.
Einnahme aus Güterverkehr	51 088 „	129 523 „	202 566 „	243 788 „
Einnahme aus Viehverkehr	862 „	5904 „	8917 „	8559 „
Totaleinnahme	106 060 „	283 942 „	388 852 „	436 513 „
Betriebsausgabe . . .	78 868 „	229 497 „	228 255 „	277 932 „

Hieraus ergiebt sich, dass das Verkehrsgebiet der Bahn sehr entwickelungsfähig ist, und da man nach den allgemeinen Erfahrungen mit Bestimmtheit erwarten kann, dass die Betriebsausgaben sich verhältnissmässig noch verringern werden, so geht das Unternehmen auch in finanzieller Beziehung einer gedeihlichen Zukunft entgegen. In dem Verkehrsgebiet der Bahn befinden sich jetzt bereits neben anderen industriellen Etablissements grosse Ziegeleien, mehrere Zuckerfabriken, ein Kaliwerk, eine Eisenhütte und eine Braunkohlengrube; auch die Landwirthschaft ist gut entwickelt, und so bilden Getreide, Zuckerrüben, Rohzucker, Ziegel, Kohlen und Holz die Haupttransportartikel. Die rentabelste Strecke ist gegenwärtig die Ringbahn in der Stadt Braunschweig vom Nordbahnhofe nach dem Wilhelmithorbahnhofe, indem an diese zahlreiche Fabriken etc. angeschlossen sind. Am 1. Juli 1890 hat die Gesellschaft endlich selbst den Betrieb der Bahn übernommen. Das gesellschaftsseitige Anlagecapital beträgt 7 300 000 Mk., für 1 km also rund 88 350 Mk.; hierbei fällt allerdings sehr in die Waagschale, dass die Hälfte desselben in Pr.-Obligationen besteht, welche mit 4 % zu verzinsen und bereits jetzt mit ½ % zu amortisiren sind, so dass deren Bedienung alljährlich 164 250 Mk. erfordert, die also aus den Betriebsüberschüssen gedeckt werden müssen, ehe zur Vertheilung einer Dividende an die Actien geschritten werden kann. Inhaltlich des Statuts ist der allgemeine Zweck der Gesellschaft Bau, Ausrüstung, Erwerb und Betrieb sowie pachtweise Uebernahme von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung im Herzogthum Braunschweig und in den angrenzenden Gebietstheilen, und nach den gegenwärtigen Verhältnissen dürften ihr alle diejenigen Secundärbahnprojecte im Herzogthum zur Ausführung zufallen, welche nicht seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung für sich in Anspruch genommen werden und welche nicht das Verkehrsgebiet der Halberstadt-Blankenburger Privatbahn betreffen. Von den ursprünglich für den Reservefonds reservirten 500 000 Mk. waren bis ult. 1889 zu Erweiterungsbauzwecken, zum Ankauf von 30 bedeckten Güterwagen etc. 200 000 Mk. entnommen; die sonst noch in den Statuten vorgesehenen Fonds werden erst

von 1890 ab dotirt. Die Betriebsmittel belaufen sich auf 10 Locomotiven, 24 Personen- und 210 Lastwagen, das Beamten- und Arbeiterpersonal auf 131 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Sitz der Gesellschaft ist die Stadt Braunschweig; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital: 3 650 000 Mk. in Stücken à 500 Mk., jede Actie hat bei den Generalversammlungen eine Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal innerhalb der ersten fünf Monate. Aus dem Reinertrage erhalten die Actien zunächst bis 4 % Dividende, dann folgt Remuneration des Aufsichtsrathes, Rest nach Beschluss der Generalversammlung event. als weitere Dividende. Beginn der Dividendenzahlung acht Tage nach Generalversammlung, Verj. 4 Jahre nach Ft. — Pr.-Obligationen: Ult. 1890 in Umlauf 3 631 500 Mk. in Stücken à 500 Mk. Zf. 4 %, Zt. 2/1. und 1/7; Verj. 4 Jahr nach Ablauf des Kalenderjahres der Fälligkeit; Tilgung von 1890 ab mit ½ % plus Zinszuwachs; Verloosung 2. Januar auf 1. April mit Zinsen bis 31. März; Verj. 11 Jahre nach Ausl.; Verstärkung der Tilgungsquote bezw. Tilgung der ganzen Anleihe auf einmal ab 1890 zulässig. — Zahlstellen: In Braunschweig die Gesellschaftskasse, die Braunschweigische Creditanstalt, N. S. Nathalion Nachf., M. Gutkind & Co. und Carl Uhl & Co.; in Berlin die Berliner Handelsgesellschaft; in Frankfurt a. M. von Erlanger & Söhne und Gebrüder Sulzbach. — Obligatorische Publicationsorgane: Der Deutsche Reichsanzeiger und die Braunschweigischen Anzeigen. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Vereinbarung des Aufsichtsrathes mit dem Ministerium und aufzusammeln bis auf 1000 Mk. pro 1 km, mithin nach gegenwärtiger Ausdehnung auf rund 82000 Mk.; Reservefonds mit mindestens 0,5 % des Grundcapitals und aufzusammeln bis 500 000 Mk.; Bilanzreservefonds mit 1/20 des Reingewinns und aufzusammeln auf 10 % des Anlagecapitals. — Besteuerung der in Braunschweig bezw. in Preussen gelegenen Theilstrecken verschieden nach den beiderseitigen Landesgesetzen. — Ankauf der in Braunschweig gelegenen Strecken concessionell nicht besonders vorgesehen, der in Preussen gelegenen nach Gesetz von 1838. Auch kann die Gesellschaft betreffs ihrer sämmtlichen Linien zur Anlegung des zweiten Gleises verpflichtet werden, sobald drei Jahre hintereinander die kilometrische Bruttoeinnahme 16000 Mk. betragen hat. — Börse: Actien nicht eingeführt; Pr.-Oblig. in Berlin und Frankfurt a. M.; Cours ult. 1890: 100,50 %.

Geographie. Die Bahn ist 81,78 km lang, wovon 61,73 km im Herzogthum Braunschweig und 20,05 km in der preussischen Provinz Hannover liegen. Sie beginnt in der Stadt Braunschweig auf besonderem, dem Nordbahnhofe, führt in südlicher Richtung um die Westseite der Stadt herum, entsendet auf Bahnhof Wilhelmithor ein Verbindungsgleis nordöstlich nach dem Staatsbahnhofe, schneidet die preussische Staatsbahnlinie Braunschweig-Hannover, führt über Hoheweg, von wo aus eine Zweigbahn östlich nach Wolfenbüttel abgeht, nimmt bei Barum westliche Richtung an, tritt damit auf die dem Harz nördlich vorgelagerten Höhenzüge, erreicht hinter Burgdorf preussisches Gebiet und kreuzt innerhalb desselben bei Derneburg die preussische Staatsbahnlinie Grauhof-Hildesheim. Von hier aus südliche Richtung verfolgend, überbrückt sie die Innerste und bewegt sich nun auf der Westseite des Harzes theils Preussen, theils Braunschweig angehörend. Sie führt hier über Nienhagen, Bockenem, Gr. Rhüden und findet auf Station Seesen in den preussischen Staatsbahnen Anschluss westlich nach

Kreiensen und südlich nach Herzberg a. H. - Nordhausen. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Das Maximallängengefäll beträgt auf Braunschweig-Derneburg 1 : 70, auf Derneburg-Seesen 1 : 75 und auf Hoheweg-Wolfenbüttel 1 : 90.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

(Preussische Abtheilung.)

Die Jahre 1859/61 hatten Preussen und Norddeutschland die ersten Anschlüsse an das russische Eisenbahnnetz gebracht, und zwar im äussersten Südosten Schlesiens bei Schoppinitz-Sosnowice an die Linie nach Warschau, bei Ottlotschin an der Weichsel in der Linie Bromberg-Warschau und bei Eydtkuhnen im hohen Norden der Provinz Preussen in der Linie Königsberg - St. Petersburg. Zur Anstrebung einer weiteren Eisenbahnverbindung in der grossen Lücke zwischen Ottlotschin und Schoppinitz behufs Förderung der regen Handels- und Verkehrsbeziehungen zwischen den Provinzen Posen und Schlesien einerseits und Russisch-Polen, speciell auch seiner Hauptstadt Warschau andererseits bildete sich bereits 1862 ein Comité, welches eine Linie Breslau-Warschau ins Auge fasste und zur weiteren Betreibung der Angelegenheit die Bildung noch eines besonderen Comités für den russischen Theil der beabsichtigten Bahn bewirkte. Das Resultat der Vorarbeiten war die Aufstellung des Bahnprojectes von Breslau, resp. nachdem die Rechte-Oderufer-Eisenbahn inzwischen die Strecke Breslau-Oels-Vossowska schon 1865 in Bauangriff genommen hatte, von Oels über Kempen bis an die russische Grenze in Richtung auf Lodz, von wo aus die Warschau-Wiener Bahn nach Warschau führt. Nachdem die Concession seitens Russlands für die russische Anschlussstrecke gesichert schien, beantragte und erhielt die inzwischen constituirte Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft (preussische Abtheilung) solche unter dem 12. März 1870 für den preussischen Theil Oels - russische Grenze.

Das Grundcapital wurde auf 8 010 000 Mk. mit 4 005 000 Mk. in St.-Actien und 4 005 000 Mk. in St.-Pr.-Actien festgesetzt, von welchem die St. - Pr. - Actien, entgegen denen bei den anderen Bahnen, einer bedingten Amortisation unterliegen sollten. Die Bahnausführung wurde einem Bauconsortium übertragen, sofort nach Eingang der Concession begonnen, durch den 1870er Krieg aber aufgehalten und deshalb die 55,34 km lange Bahn, bei Eröffnung der Theilstrecke Oels - Poln. Wartenberg am 10. No-

vember 1871, in ihrer ganzen Ausdehnung erst am 26. Mai 1872 dem Verkehr übergeben. Bis zum 1. Juli desselben Jahres wurde der Betrieb für Rechnung des Baufonds geführt.

Leider ist die Vorbedingung zur Rentirung der Bahn, der Weiterbau auf russischem Gebiet, bis heutigen Tags noch nicht erfüllt, und während die Bahn nach erfolgtem Ausbau der Linie Grenze-Lodz als Mittelglied einer directen Linie aus Mitteldeutschland nach Russland zu den ergiebigsten hätte zählen müssen, fristet sie nur kümmerlich ihr Dasein, da der Lokalverkehr der wenigen kleinen Stationen gegenüber dem Anlagecapital einer Vollbahn unmöglich genügenden Ertrag bringen kann. Auch die Eröffnungen der Oels-Gnesener und Posen-Kreuzburger Bahnen im Jahre 1875, die in Oels bezüglich Kempen in die Breslau-Warschauer Bahn einfallen, konnten eine Aenderung zum Besseren nicht herbeiführen. Hierzu kam noch, dass zur Begleichung von Resten aus der Bauperiode und zur Verbesserung der Bahnanlagen auf Anforderung des Eisenbahncommissariats die Gesellschaft im Jahre 1874 eine fünfprocentige Anleihe von 750 000 Mk. aufnehmen musste, wodurch sich die Belastung des Unternehmens auf 8 760 000 Mk. und für 1 km auf circa 156 430 Mk. stellte. Ausserdem hatte der Kreis Schildberg eine Subvention von 67 987 Mk. gezahlt. Gegenüber der bei dem nicht schwierigen Bau hohen Belastung darf nicht unerwähnt bleiben, dass die Gesellschaft bei Begebung ihrer St.-Pr.-Actien einen Coursverlust von 858 750 Mk. zu erleiden hatte. Dieselben waren von zwei Berliner Bankhäusern zu 76 % (!) übernommen worden.

Zur Verminderung der Betriebsausgaben, welche bisher durchschnittlich 81,4 % der Betriebseinnahmen betragen hatten, führte die Gesellschaft am 1. Januar 1879 Secundärbetrieb ein und erreichte dadurch eine Herabminderung dieser auf durchschnittlich 64 % der Einnahmen. Es konnten denn auch in Folge dessen, während bis incl. 1879 überhaupt keine Dividenden gezahlt worden waren, von 1880 ab die St.-Pr.-Actien regelmässig eine solche erhalten und zwar:

pro 1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
1,50	2	2,75	2,25	2,13	1,66	1,50	1,40	2,25 %

somit während der ganzen Zeitdauer des Unternehmens 17,44 %, während ihnen statutengemäss pro Jahr 5 %, für die 16½ Betriebsjahre (bis ult. 1888) aber 82½ % zugestanden hätten, so dass also rund 65 % = 2 630 000 Mk. rückständig sind.

Durch die in 1888 eröffneten Staatsbahnlinien von Lissa (in Posen) nach Ostrowo und nach Jarotschin schwindet für die Breslau-Warschauer Bahn immer mehr die Hoffnung auf den Bau der

russischen Anschlussstrecke, da sich Russland den eventuellen Anschluss wohl eher über seine bedeutende Handelsstadt Kalisch an eine dieser beiden Linien als in Wilhelmsbrück suchen wird. Anstatt eine Pulsader des Weltverkehrs zu werden, bleibt ihr dann der Stempel einer Sackbahn für immer aufgedrückt! Errare humanum est! In Vorstehendem haben wir unsere Auffassung über die Lage des Unternehmens niedergelegt; wir verschweigen aber nicht, dass diese von den Verwaltungsvorständen der Gesellschaft nicht getheilt wird. Dieselben halten consequent an der Hoffnung auf den Bau der russischen Anschlussbahn fest und stützen sich hierbei auf eine frühere Erklärung des preussischen Ressortministers, nach welcher preussischerseits ein russischer Anschluss in Kalisch nur gleichzeitig mit dem Anschluss in Wilhelmsbrück zugegeben werden soll.

Werden wirklich beide russische Anschlusslinien gebaut, um so besser! Daran aber dürfte doch gezweifelt werden, dass der preussische Herr Ressortminister durch die Forderung des Wihelmsbrücker Anschlusses sich den an die Staatsbahnlinien verscherzen sollte. Dagegen dürfte die Verstaatlichung der Bahn aus anderen Gründen nicht unwahrscheinlich sein, da sie für den Fall politischer Verwickelung mit unserem östlichen Nachbar von hoher strategischer Bedeutung ist, indem sie in geradester Linie von Richtung Breslau bis dicht an die russische Grenze führt.

Die Haupteinnahme der Bahn bildet der Güterverkehr, doch überwiegt derselbe den Personenverkehr nicht in dem Masse, wie bei den anderen deutschen Bahnen. Die Haupttransportartikel sind Holz und Getreide aus Russland, Salz nach Russland, Kohlen in Richtung von Oels nach dem ganzen Verkehrsgebiet der Bahn und Spiritus in Richtung nach Oels. Bis zum Jahre 1876 war der ausschlaggebende Transportartikel Holz, seitdem hat dieser aber bedeutend abgenommen und Getreide ist vorwiegend geworden, so dass der Verkehr der Bahn jetzt zum grossen Theil von der Ernte in Russisch-Polen abhängig ist; fällt diese schlecht aus, so nehmen jetzt Steinkohlen die erste Stelle ein.

Das Vermögen der besonderen Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888 wie folgt: Erneuerungsfonds 593 775 Mk., Reservefonds I 57 223 Mk., Bilanzreservefonds 15 864 Mk., Amortisationsfonds 10 611 Mk. Das letzte zum Bericht gezogene Geschäftsjahr 1888 hatte folgende Betriebsergebnisse: Es wurden befördert 166 866 Personen und 103 675 000 kg Frachten und hierfür 142 029 Mk. bezw. 225 310 Mk., im Ganzen aber einschliesslich der Nebeneinnahmen 407 282 Mk. vereinnahmt. Die Betriebs-

ausgaben betrugen 236 307 Mk., und der Ueberschuss somit 170 975 Mk. Zur Bewältigung dieses Verkehrs waren 9 Locomotiven, 29 Personen- und 222 Lastwagen vorhanden. Das Beamten- und Arbeiterpersonal belief sich auf 193 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft war früher in Poln. Wartenberg, ist 1888 aber nach Oels verlegt worden. Die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital. 4 005 000 Mk. St.-Actien in Stücken à 300 Mk. und 4 005 000 Mk. St.-Pr.-Actien in Stücken à 600 Mk. Bei den Generalversammlungen je 10 St.-Actien bezw. 5 St.-Pr.-Actien, also 3000 Mk. 1 Stimme, bei einem Actienbesitz von 30 000 Mk. und darüber aber erst je 6000 Mk. 1 Stimme; höchste Stimmenzahl 55. Ordentliche Generalversammlungen jährlich einmal im II. Quartal. Aus Reingewinn zunächst St.-Pr.-Actien 5% mit Recht auf Nachzahlung, weiter St.-Actien bis $6^2/_3$% Dividende. Von höherem Ueberschuss der dritte Theil zur Amortisation der St.-Pr.-Actien, Rest pro rata der Beträge gleichmässig auf St.- und St.-Pr.-Actien. Betreffs Nachzahlung rückständig gebliebener Dividenden an die St.-Pr.-Actien ist Urtheil des Reichsoberhandelsgerichts in Sachen der Ostpreussischen Südbahn vom 13. 4. 1875 massgebend, wonach das Reinerträgniss eines jeden Jahres zunächst zu Gunsten der Dividende dieses zu verwenden und erst ein Ueberschuss über diese, hier also über 5%, für den ältesten rückständigen Dividendenschein zu verwenden ist. Erst nach Einlösung aller solcher erhalten St.-Actien Dividende. Bei Auflösung der Gesellschaft sind St.-Pr.-Actien vor den St.-Actien voll aus der Liquidationsmasse zu befriedigen. Beginn der Dividendenzahlung vier Wochen nach Feststellung der Bilanz, Verj. vier Jahre nach Ft. — Pr.-Obligationen ult. 1890 in Umlauf 551 700 Mk. à 300 Mk. Zf. 5%. Zt. 1. 4. und 1. 10. Tilgung mit $^1/_2$% plus Zinszuwachs. Verstärkung und vorzeitige Totalkündigung zulässig. Ausl. im September auf 2. Januar mit Zinsen bis ult. December. Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke 13 Jahre nach Ausloosung. Unbegeben noch 117 600 Mk. — Zahlstellen sind Gesellschaftskasse in Oels, ferner in Berlin Gebr. Guttentag, Born & Busse, in Breslau die Breslauer Discontobank und Gebr. Guttentag. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Berliner Börsenzeitung, Breslauer Zeitung, Schlesische Zeitung. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ, Reservefonds I (Dispositionsfonds) nach dem Ermessen des Aufsichtsraths (in den letzten Jahren stets mit 5000 Mk.), aufzusammeln auf 300 000 Mk., Reservefonds II. (Bilanzreservefonds) nach Reichsgesetz vom 18. Juli 1884 mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10% des Gesammtcapitals. Amortisationsfonds der St.-Pr.-Actien mit ein Drittel des Ueberschusses über $6^2/_3$% der St.-Actien. — Besteuerung und Ankauf nach preussischem Eisenbahngesetz von 1838 bezw. 1853. — Börse und Cours: St.-Actien an keiner Börse eingeführt; St.-Pr.-Actien und Pr.-Oblig. in Berlin und Breslau. Cours ult. 1890: St.-Pr.-Actien 50,60%, Pr.-Oblig. 102,80%. — Dividende pro 1889: St.-Actien 0%, St.-Pr.-Actien 1,80%.

Geographie. Die Bahn ist 55 km lang und liegt in dem zum Theil wellenförmigen Tieflande Mittelschlesiens und des südlichsten Theiles der Provinz Posen. Sie beginnt auf dem preussischen Staatsbahnhofe Oels, hat vorherrschend östliche Richtung, überbrückt bei Stradam die Weida, führt über Gross-Wartenberg (früher Poln. Wartenberg), schneidet bei Kempen die Staats-

bahnlinie Posen-Kreuzburg und findet auf Station Wilhelmsbrück 0,8 km vor der russischen Grenze geradeüber der russischen Stadt Wieruszow ihren Endpunkt. Sie ist als Vollbahn eingleisig gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 150.

Brölthaler Eisenbahn.

Geschichte. Diese Bahn verdient ein ganz besonderes Interesse, indem sie die erste, dem öffentlichen Verkehr dienende Schmalspurbahn in Deutschland gewesen und viele Jahre vor Aufstellung der allgemeinen Normen für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung begründet worden ist. Die ausgedehnten Eisenerz- und Kalklager des Thales der Bröl, eines Nebenflusses der Sieg, gaben den Anlass zum Bau dieser Bahn, um der Entwickelung des Bergbaues, der Industrie und der geradezu verkümmerten Landwirthschaft neues, regeres Leben zu geben. Zur Ausführung derselben bildete sich eine Commanditgesellschaft in Firma Friedlieb Gustorff & Co. zu Hennef und erhielt unterm 30. November 1860 von der Regierung in Köln die Concession zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen, 0,785 m breiten Eisenbahn von Hennef (Station der Deutz-Giessener Linie) das Bröltthal aufwärts bis zum Dorfe Ruppichteroth mit Abzweigung in das Saurenbacher Thal. Der Bau wurde unter eigener Leitung der Commanditgesellschaft ausgeführt und die 20,25 km lange Hauptstrecke am 27. Mai 1862, die 2,35 km lange Zweigbahn von Schönenberg ins Saurenbacher Thal aber am 1. Juni 1863 dem öffentlichen Verkehr übergeben, Beide jedoch nur für den Güterdienst. Ganz besonders bemerkenswerth und wohl einzig dastehend dürfte es sein, dass die Bahn schon gleichzeitig mit der Staatschaussee in das Brölthal vorgetrieben worden ist. Sie benutzt diese fast für die ganze Länge der Hauptstrecke, für die Zweigbahn dagegen musste eigenes Planum hergestellt werden. Die Gesammtanlagekosten incl. Betriebsmittel betrugen 408 942 Mk., mithin für 1 km nur 18 015 Mk.

Mit Allerhöchster Concession vom 12. April 1869 wurde die Commanditgesellschaft in eine Eisenbahnactiengesellschaft umgeändert, dieser gleichzeitig die Verlängerung der Hauptbahn von Ruppichteroth nach Waldbröl concessionirt und zu deren Ausführung eine Staatssubvention à fonds perdu im Betrage von 180 000 Mk. gewährt. Diese 10,79 km lange Strecke gelangte am 6. September 1870 und zwar zunächst auch nur für den Güterverkehr zur Eröffnung. Das gesellschaftsseitige Grundcapital war auf 510 000 Mk. in Actien

festgesetzt worden, doch konnten hiervon nur 390 000 Mk. untergebracht werden, und so war die Gesellschaft von vornherein und fortgesetzt genöthigt, mit schwebenden Schulden zu arbeiten, um so mehr, als die Bahn gegenüber dem Wachsen des Verkehrs zu dürftig ausgerüstet war. Am 16. September 1872 wurde zunächst versuchsweise auf der Theilstrecke Ruppichteroth-Waldbröl, am 1. Juli 1873 aber auf der ganzen Hauptstrecke Personenbeförderung eingeführt. — Was nun die Gestaltung des Verkehrs anbelangt, so entwickelte sich der Gütertransport in den ersten Jahren in erfreulichster Weise; er stieg von 20 663 Tonnen mit 28 885 Mk. Einnahme in 1869 bis auf 33 607 Tonnen bezw. 85 470 Mk. in 1876. Schon das nächste Jahr brachte in Folge der allgemeinen Geschäftsstille einen rapiden Rückgang, und da 1879 der Betrieb der Bergwerke im Saurenbacher Thal und deshalb auch der Eisenbahnbetrieb auf der Zweigbahn eingestellt worden ist, so hat sich auch später dieser Verkehrszweig nicht wieder zu der früheren Höhe erholt. Die Grenzen dieser späteren Jahre liegen mit 31 687 Tonnen und 76 457 Mk. Einnahme in 1883 und mit 23 748 Tonnen bezw. 55 494 Mk. in 1885. Der Personenverkehr dagegen hat Dank der hohen Reize des Brölthals für den Touristen sich in überraschender Weise entwickelt und weist mit nur zwei Ausnahmen in jedem Jahre höhere Zahlen auf. Seit dem ersten vollen Jahre mit Personenbeförderung 1874 ist er von 6466 Personen mit 2866 Mk. Einnahme auf 52 125 Personen bezw. 32 219 Mk. in 1888 gestiegen. Die Ausfälle aus dem Güterverkehr sind mehr und mehr durch die Personengeldeinnahme ersetzt worden, so dass die Gesammtbruttoeinnahme, seit 1875 besonders, durchaus erfreuliche Resultate aufweist; die Grenzen liegen hierbei in 1877 mit 91 034 Mk. und in 1883 mit 103 234 Mk. Die Betriebsausgaben sind im Vergleich zu den ungünstigen Terrainverhältnissen mit Steigungen bis 1 : 51 und mit Curven bis zu 34 m Radius auffallend niedrige, da sie in Maximo 76 % der Bruttoeinnahme in 1873, im Durchschnitt aber nur 66 % derselben erfordert haben. So wurden denn auch Betriebsüberschüsse erzielt, welche durchschnittlich eine $4^1/_2$ procentige Verzinsung des gesellschaftsseitigen Anlagecapitals und der jeweiligen schwebenden Schulden ergaben. Die Gesellschaftsvorstände sahen ihre Hauptaufgabe mit Recht zunächst aber darin, das Unternehmen in sich zu befestigen, und so verwendeten sie vorläufig die Betriebsüberschüsse neben der Bedienung der schwebenden Schulden zur Vervollkommnung der Bahnanlagen und deren Ausrüstung. Diese Periode der Festigung des Unternehmens reichte bis 1885; mit diesem Jahre war die Vervollkommnung der Bahnanlage für den

gegenwärtigen Verkehr im Allgemeinen durchgeführt, und 1886 erhielt die Gesellschaft auch endlich behufs Tilgung der schwebenden Schuld das längst nachgesuchte Privileg zur Ausgabe von $4^1/_2$ procentigen Pr.-Obligationen im Betrage von 200 000 Mk, deren Bedienung jährlich vorläufig nur 9000 Mk. erforderte, während die schwebenden Schulden früher Beträge bis 13 977 Mk herauf verschlungen hatten. Waren so bis einschliesslich 1885 die Actionäre stets leer ausgegangen, so setzte die erste Dividende in 1886 gleich mit 5 % ein und ist in den beiden folgenden Jahren unverändert geblieben. — Die Gesellschaftsfonds stellten sich ult. 1888, wie folgt: Erneuerungsfonds 9955 Mk, Specialreservefonds 1516 Mk., Bilanzreservefonds 3514 Mk. Das letzte zum Bericht gezogene Geschäftsjahr 1888 ergab folgenden Verkehr: Es wurden befördert 52 125 Personen und 24 196 770 kg Frachten mit 32 220 Mk. bezw. 56 729 Mk. Einnahme; die Gesammtbruttoeinnahme belief sich auf 94 961 Mk., die Betriebsausgabe auf 52 860 Mk. und der Betriebsüberschuss somit auf 42 101 Mk. Zur Bewältigung dieses Verkehrs waren 47 Beamte und Arbeiter, 5 Locomotiven, 10 Personen- und 56 Lastwagen vorhanden.

Gegenwärtig steht die Gesellschaft vor einer verhältnissmässig bedeutenden Ausdehnung ihres Unternehmens. Unterm 27. Oktober 1889 ist ihr die Erweiterung desselben auf den Bau und Betrieb der Schmalspurbahnen von Hennef westlich nach Beuel (gegenüber Bonn) und von Hennef südöstlich nach Asbach nebst Abzweigung nach den Brüchen an der Bennau und unterm 13. November 1890 Bau und Betrieb einer schmalspurigen Zweigbahn aus der Asbacher Linie von Oberpleis nach Niederpleis concessionirt worden. Hierzu ist ihr die Erhöhung ihres Actiencapitals um 1 050 000 Mk. und ferner die Ausgabe von $4^1/_2$ procentigen Anleihescheinen (Pr.-Obligationen) im Betrage von 1 440 000 Mk. genehmigt. Baubeginn bezw. Eröffnung ist bei der $14{,}_{80}$ km langen Linie Hennef-Beuel auf März 1891 bezw. Oktober 1891, bei der $22{,}_{22}$ km langen Linie Hennef-Asbach auf März und Dezember 1891 und bei der $8{,}_{80}$ km langen Linie Oberpleis-Niederpleis auf Februar und Juli 1892 bestimmt. Erhöht sich hierdurch die bisherige Ausdehnung des Unternehmens von $31{,}_{04}$ km um $45{,}_{82}$ km auf $76{,}_{86}$ km und noch mehr das gesellschaftsseitige Anlagecapital von 590 000 Mk. um 2 500 000 auf 3 090 000 Mk., so kann die Gesellschaft im Hinblick auf ihre Vorstände doch mit Vertrauen der Zukunft entgegen gehen, denen es gelungen ist, das Stammunternehmen durch eine überaus schwierige Entwickelungsperiode glücklich hindurch zu leiten.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Hennef a. d. Sieg; die Repräsentanten der Gesellschaft sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: Alte Actien s. Z. concessionirt 510 000 Mk., davon aber nur 390 000 Mk. à 300 Mk. begeben; jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlungen jährlich einmal im II. Kalenderquartal zu Köln, nicht in Hennef; Auszahlung der Dividenden spätestens vom 1. August ab. Verj. 4 Jahre nach Ft. — Neue Actien für Hennef-Beuel und Hennef-Asbach concessionirt 810 000 Mk. à 1200 Mk., davon bis ult. 1890 aber nur 120 000 Mk. begeben; ferner für Oberpleis-Niederpleis 240 000 Mk. in Actien à 1200 Mk., wovon bis ult. 1890 noch nichts begeben. Verzinsung erfolgt während der längstens bis 1. Juli 1893 bemessenen Bauperiode aus dem Baufonds mit höchstens 5 %. Im Uebrigen sind die neuen Actien den alten völlig gleichberechtigt, so dass also jede dieser s. Z. 4 Stimmen hat. — Pr.-Obligationen ult. 1890 in Umlauf 199 000 Mk. à 500 und 1000 Mk. der Anleihe von 1886. Zf. $4^1/_2$ %; sie werden, weil auf den Namen lautend, aus der neu privilegirten Anleihe zu pari eingelöst. 1890 sind der Gesellschaft privilegirt für Hennef-Beuel und Hennef-Asbach sowie zur Einlösung vorgenannter Anleihe 1200000 Mk. und für Oberpleis-Niederpleis 240 000 Mk., beide Emissionen mit der Bezeichnung „Anleihescheine" belegt, bis ult. 1890 aber noch nichts begeben. Nennwerth der einzelnen Stücke 500 Mk., Zf. $4^1/_2$ %, Zt. 1. 4. und 1. 10.; Tilgung von 1895 ab mit $^1/_2$ % plus Zinszuwachs, in denjenigen Jahren, aus welchen Betriebsüberschuss durch Dotirung der Fonds und Verzinsung der Anleihe aufgezehrt werden sollte, aber nur mit der Zinsersparniss. Ausl. im III. Kalenderquartal auf 1. April mit Zinsen bis ult. März; Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke 11 Jahre nach Ausloosung. Verstärkung bezw. Totalkündigung von 1897 ab zulässig. — Zahlstellen: Für Dividendenscheine B. Stern jun. in Köln, für Zinsscheine und ausgelooste Stücke der Anleihen Sal. Oppenheim jun. & Co. in Köln. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger und Kölnische Zeitung. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ, Specialreservefonds mit $^1/_{10}$ % des Anlagecapitals, aufzusammeln bis 80 000 Mk., Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Grundcapitals. — Besteuerung und Ankauf: Nach den allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen. — Börse: Bislang weder Actien noch Obligationen eingeführt. — Dividende pro 1889: $5^1/_2$ %.

Geographie. Die Bahn ist, nachdem die Zweigbahn nach dem Saurenbacher Thal ausser Betrieb gesetzt, gegenwärtig 31,04 km lang, liegt auf dem südwestlichen Theil des Sauerländischen Gebirges und gehört der politischen Eintheilung nach der preussischen Rheinprovinz an. Sie beginnt bei Station Hennef der Staatsbahnlinie Deutz-Giessen, läuft bis zum Dorfe Warth parallel dieser, nimmt nun nordöstliche Richtung an, überbrückt die Sieg, tritt bei Allner in das Thal der Bröl und verbleibt in diesem bis zu ihrem Endpunkte Waldbröl. Die Bahn hat nur auf 1,90 km eigenes Planum und benutzt im Uebrigen die Staatschaussee. Sie ist in einer Spurweite von 0,785 m gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 51 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von $3^1/_3$ Minuten pro 1 km betrieben.

Crefelder Eisenbahn.

Geschichte. Dieselbe ist aus den Trümmern der fallirten Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahngesellschaft erstanden (cfr. Seite 376 u. ff.). Nachdem das Bankhaus von Erlanger & Söhne am 14. Februar 1880 das zur gerichtlichen Versteigerung gekommene Eigenthum jener erworben hatte, gründete es zur Weiterführung des Unternehmens eine neue Gesellschaft. Dieselbe constituirte sich mit Allerhöchster Concession vom 23. Juli 1880 unter dem neuen Namen „Crefelder Eisenbahngesellschaft“ und trat am 1. Oktober genannten Jahres in ihren Besitz ein. Derselbe belief sich auf die ununterbrochen in Betrieb gewesene kreisförmig geschlossene Linie Crefeld-Hüls-St. Hubert-Kempen-Oedt-Süchtelnvorst-Süchteln-Vorst-St. Tönis-Crefeld mit Zweig von Süchteln nach Viersen, auf die Zweigstrecke Süchtelnvorst-Grefrath, auf welcher seit 1874 der Betrieb geruht hatte, mit zusammen $46{,}_{12}$ km, auf die Neubaustrecken Grefrath-Straelen und Hüls-Mörs, auf welchen der Bau 1874 vor Vollendung eingestellt worden war, sowie auf 7 Tenderlocomotiven, 16 Personen- und 157 Lastwagen. Das Anlagecapital der neuen Gesellschaft betrug ursprünglich 1 000 000 Mk. in Actien. Hiervon waren an Erlanger & Söhne als Kaufpreis 693 000 Mk. (d. i. deren eigener Kaufpreis nebst 5 % Zuschlag) und 31 500 Mk. Kosten zu zahlen, 100 000 Mk. zur Bildung des Erneuerungsfonds genommen und der Rest zur gehörigen Wiederausrüstung der Zweigbahn Süchtelnvorst-Grefrath verwendet, welche am 15. Mai 1881 dem Verkehr wieder übergeben wurde. Später emittirte die Gesellschaft aber noch zwei Serien den alten gleichberechtigte Actien und zwar mit Privileg von 1881 zum Ausbau der Strecke Hüls-Mörs, welche dann mit $13{,}_{74}$ km Länge 1882 zur Eröffnung kam, 400 000 Mk. und mit Privileg von 1885 zur Vermehrung der Betriebsmittel 100 000 Mk. Diese Emission erhielt wegen des anderweitigen Nennwerthes der einzelnen Stücke die Bezeichnung Lit. B. — Mit den hieraus noch verbliebenen Restmitteln baute die Gesellschaft mit Eröffnung in 1884 eine $0{,}_{36}$ km lange Verbindungscurve bei Crefeld aus dem nördlichen nach dem südlichen Theil ihrer Hauptbahn. Am Schluss des letzten zu Bericht gezogenen Geschäftsjahres 1888/89 belief sich das Anlagecapital auf 1 500 000 Mk. und die Gesammtausdehnung des Unternehmens auf $60{,}_{22}$ km, so dass auf 1 km nur 24 908 Mk. entfallen. Zu bemerken ist hier noch, dass die Gesellschaft an der Strecke Hüls-Mörs eine Kiesgrube zu Eigenthum hat, welche nicht allein

den eigenen Bedarf deckt, sondern noch den Verkauf von Kies an Private zulässt.

Die Bahn vermittelt hauptsächlich den durch die Seiden- und Sammtindustrie der Stadt Crefeld hervorgerufenen Personenverkehr zwischen dieser und den an bezw. in der Nähe der Bahn gelegenen Ortschaften; die Seidenweber holen die Rohstoffe aus den Crefelder Fabriketablissements und liefern die fertigen Artikel dorthin wieder ab. Trotzdem ist eine IV. Wagenklasse nicht vorhanden, in der dritten dagegen die Mitnahme von Traglasten gestattet. Der Güterverkehr ist nicht bedeutend und ergiebt ungefähr nur die Hälfte der Einnahme aus dem Personenverkehr, also gerade das umgekehrte Durchschnittsverhältniss der deutschen Bahnen im Allgemeinen. Dank dem äusserst billigen Erwerbe des Unternehmens stellt sich die Rentabilität desselben für eine Bahn von nur lokaler Bedeutung sehr günstig, so dass die Actien alljährlich erhebliche Dividenden erhalten konnten und zwar

pro 1880/81	81/82	82/83	83/84	84/85	85/86	86/87	87/88	88/89
4,60	6	6	4,80	5	4,80	4,80	5	4,20 %

im Durchschnitt 5,02 %. Hierbei schwankten die Betriebsausgaben zwischen 55,59 % der Bruttoeinnahme in 1882/83 und 67,16 % in 1888/89. — Der Verkehr und damit die Rentabilität der Eisenbahn ist in erster Linie von der jeweiligen Lage der Crefelder Sammt- und Seidenindustrie abhängig und mit dieser ihr dauernde Prosperität gesichert.

Zur Verbesserung der Uebergangsverhältnisse auf die preussischen Staatsbahnlinien in Viersen hat die Gesellschaft dortselbst mit Eröffnung in 1890 einen neuen Bahnhof angelegt und die Baukosten aus verfügbaren Betriebsüberschüssen gedeckt.

Der Concession gegenüber steht noch der Ausbau der Strecke Grefrath-Straelen (Station der Staatsbahnlinie Wesel-Venlo) offen, welcher schon von der alten Gesellschaft begonnen, bei Ausbruch des Concurses aber sistirt worden war. Von der neuen Gesellschaft soll derselbe jedoch erst dann gefordert werden können, wenn der Reinertrag des Unternehmens 3 Jahre hintereinander mindestens 5 % betragen habe und durch öffentliche Interessen geboten erscheine. — Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. März 1889, wie folgt: Erneuerungsfonds 11 070 Mk., Specialreservefonds 11 080 Mk., Bilanzreservefonds 15 193 Mk.

Das letzte zum Bericht gezogene Geschäftsjahr 1888/89 ergab folgenden Verkehr: Es wurden befördert 713 588 Personen, 100 347 000 kg Frachten und dafür 196 547 Mk. bezw. 108 968 Mk., im Ganzen einschliesslich der Nebeneinnahmen aber 329 866 Mk.

vereinnahmt. Die Betriebsausgaben betrugen 261 364 Mk. und der Betriebsüberschuss demnach 68 502 Mk. Zur Bewältigung dieses Verkehrs waren vorhanden 145 Beamte und Arbeiter, 8 Locomotiven, 24 Personen- und 84 Lastwagen.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Sitz der Gesellschaft ist Crefeld; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital 1 500 000 Mk. in Stücken à 500 bezw. 1000 Mk., die Letzteren von 1885 führen die Bezeichnung Lit. B; 500 Mk. Nominalwerth geben bei den Generalversammlungen 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 7. und 30. 9. Beginn der Dividendenzahlung wird besonders bekannt gemacht; Verjährung 4 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres der Fälligkeit. — Pr.-Obligationen nicht vorhanden. — Zahlstellen: Gesellschaftskasse in Crefeld, von Erlanger & Söhne in Frankfurt a. M., Berg.-Märk. Bank in Elberfeld, C. Schlesinger, Trier & Co. sowie Internationale Bank in Berlin. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger und Crefelder Zeitung. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ; Specialreservefonds mindestens mit $^1/_7$ % des Anlagecapitals, gegenwärtig also rund 2143 Mk., aufzusammeln bis 50 000 Mk.; Vermögens-Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Anlagecapitals. — Besteuerung, Ankauf, Betriebsüberlassung, Einführung des Vollbahnbetriebes und Legung des zweiten Gleises wie bei Altdamm-Colberg, nur ist hier der Staat nicht berechtigt, Betriebsüberlassung für Rechnung der Gesellschaft zu verlangen. — Börse: Actien nur an Berliner Börse eingeführt. Dividende pro 1889/90: 4,50 %, Cours ult. 1890: 100,80 %.

Geographie. Die Bahn liegt in der niederrheinischen Tiefebene und gehört der politischen Eintheilung nach der preussischen Rheinprovinz an. Sie besteht aus der kreisförmig in sich geschlossenen Hauptlinie und den drei Zweiglinien aus dieser von Hüls nach Mörs, von Süchtelnvorst nach Grefrath und von Süchteln nach Viersen. Die 39,43 km lange Hauptlinie beginnt in Crefeld auf besonderem Bahnhof Crefeld Süd, steht aber mit dem Staatsbahnhofe in Gleiseanschluss, geht nördlich der Staatsbahnlinie Crefeld-Kempen über Bahnhof Crefeld Nord, dann in grösserem Bogen über Hüls und St. Hubert nach Kempen, wo sie wieder einen besonderen, den Industriebahnhof hat, doch steht auch dieser mit dem dortigen Staatsbahnhofe in Gleiseverbindung. Nun vorgenannte Staatsbahnlinie kreuzend, liegt die Crefelder Bahn mit ihrem übrigen Theil südlich jener, überschreitet bei jetzt südwestlicher Richtung hinter Oedt die Niers, wendet sich bei Süchtelnvorst auf kurze Strecke nach Südosten, dann bei Süchteln nach Nordosten, überschreitet abermals die Niers und führt über Vorst und St. Tönis nach Crefeld zurück. Hier berührt sie zunächst den Bahnhof St. Töniserstrasse, wo eine Verbindungscurve nach Bahnhof Crefeld Nord abgeht, und läuft dann wieder auf Bahnhof Crefeld Süd ein. Die Zweigbahn Hüls-Mörs ist 13,74 km lang, führt in nordöstlicher Richtung über Niep und endet in Mörs auf besonderem Bahnhofe, doch steht dieser durch eine Verbindungsbahn mit dem Bahnhofe der Staatsbahnlinie Mörs-Homberg in Verbindung. Diese Letztere ist Eigenthum der Staatsbahnverwaltung, wird aber von der Crefelder Gesellschaft betrieben.

Süchtelnvorst-Grefrath ist 4,60 km lang, hat nordwestliche Richtung und mündet in den Staatsbahnhof Grefrath der Linie Kempen-Venlo. Süchteln-

Viersen ist 2,55 km lang, hat südöstliche Richtung und endet in Viersen auf eigenem, dem Crefelder Bahnhofe, doch steht auch dieser mit dem dortigen Staatsbahnhofe in Gleiseverbindung. Die Bauart der alten Linien, aus 1869/71 stammend, ist ein Mittelding zwischen derjenigen der Vollbahnen und der heutigen Secundärbahnen, doch steht die ganze Bahn in Secundärbetrieb und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Das Maximallängengefäll beträgt bei der Hauptbahn und bei dem Zweige nach Viersen 1 : 200, auf der Grefrather Linie 1 : 100 und auf der nach Mörs 1 : 125.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

Bei der ersten Begrenzung unserer Arbeit wurden wir durch die Bezeichnung „Lokalbahn", sowie dadurch, dass das Unternehmen in der Statistik des Reichseisenbahnamtes aufgenommen ist, veranlasst, die Bahn im ersten Theil des Werkes in Erwähnung und Ansatz (Seite 129) zu bringen. Sie ist aber ihrem Wesen, der Concession, der Anlage und den Betriebseinrichtungen nach nicht eine Lokalbahn (Secundärbahn), sondern durchaus nur Dampfstrassenbahn und wird deshalb hier von einer besonderen Abhandlung ausgeschlossen.

Cronberger Eisenbahn.

Geschichte. In Anbetracht des lebhaften Personenverkehrs nach den in nächster Nähe der Stadt Cronberg gelegenen Taunus-Kurorten Cronthal, Königstein und Falkenstein bildete sich im ersten Halbjahr 1870 behufs Anstrebung einer Eisenbahnverbindung zwischen Cronberg und Frankfurt a. M. ein Comité. Nachdem die Angelegenheit durch den deutsch-französischen Krieg 1870/71 hingehalten, nach Beendigung desselben aber mit um so grösserer Energie wieder betrieben worden war, constituirte sich zur Ausführung des Projectes im April 1872 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen und erhielt am 26. Juni desselben Jahres die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Stadt Cronberg nach Rödelheim bei Frankfurt a. M. (Station der Homburger Eisenbahn). Das Anlagecapital war ursprünglich auf 514 800 Mk. festgesetzt worden, wovon die Stadtgemeinde Cronberg 85 500 Mk. übernahm. Dasselbe erwies sich aber zur Vollendung des Baues, welcher übrigens, durch langwierige Expropriationen verzögert, erst im Herbst 1873 in Angriff genommen worden war, als unzulänglich, und so mussten 1874 Pr.-St.-Actien im Betrage von 300 000 Mk. ausgegeben werden. Aber auch diese Summe genügte noch nicht, so dass die Gesellschaft zur Contrahirung

schwebender Schulden genöthigt wurde. Zur Deckung dieser sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel nahm sie später mit Privileg von 1876 eine 5 procentige Anleihe im Betrage von 200 000 Mk. auf. Inzwischen war die 9,76 km lange Strecke am 1. November 1874 eröffnet, der Güterverkehr jedoch erst am 1. März 1875 eingeführt worden. Bei dem lokalen Charakter und der nur geringen Ausdehnung der Bahn gegenüber den Anlagekosten einer Vollbahn ist es ein Beweis für die günstige Gestaltung des Verkehrs, dass in den beiden ersten Betriebsjahren 1875 und 1876 nicht allein die Pr.-St.-Actien die volle statutenmässige Dividende von 5 %, sondern auch die St.-Actien noch eine kleine Dividende erhalten konnten. Die weitere Belastung des Unternehmens mit der Anleihe von 1876, einschliesslich welcher ein Kilometer sich auf 103 975 Mk. stellte, und der hohe Zinsfuss jener von 5 % konnte aber weder durch den Verkehr noch durch die bereits am 19. Oktober 1878 erfolgte Einführung des Secundärbetriebes ausgeglichen werden, und so fielen zunächst die Dividenden der St.-Actien aus. In den nächsten Jahren gestaltete sich aber auch der Personenverkehr, welcher bei Weitem die Haupteinnahmequelle bildet, weniger günstig, so dass nun auch die Dividenden der Pr.-St.-Actien unter die statutenmässigen 5 % fielen. Erst in den Jahren 1887 und 1888 war Dank einer nicht unbeträchtlichen Mehreinnahme im Güterverkehr die Auszahlung der Letzteren wieder möglich, während für die St.-Actien auch in diesem Jahre nichts übrig blieb. In den einzelnen Jahren von Eröffnung der Bahn an haben sich die Dividenden wie folgt gestellt:

pro	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
St.-Actien	1,83	0,46	0	0	0	0	0 %
Pr.-St.-Actien	5	5	5	5	2,33	3,66	4,50 %
pro	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
	0	0	0	0	0	0	0 %
	3,66	2,50	2,83	4	3,50	5	5 %

Im Durchschnitt St.-Actien 0,16 %, Pr.-St.-Actien 4,07 %.

Statutengemäss steht den Pr.-St.-Actien Nachzahlung der an 5 % fehlenden Dividendenbeträge aus den Ueberschüssen späterer Jahre zu, und so sind für diese bis ult. 1888 im Ganzen 13,02 % oder ziffermässig 39 060 Mk. rückständig. Ferner unterliegen statutengemäss die Pr.-St.-Actien von 1877 ab bedingter Amortisation mit je 3000 Mk. aus den Betriebsüberschüssen nach Zahlung der 5 % Dividende an diese und vor Zahlung einer solchen an die St.-Actien, wobei diese Amortisationsquoten gleichfalls aus den Betriebsüberschüssen späterer Jahre nachgebracht werden sollen. Der Beginn

der Amortisation war bis ult. 1888 noch nicht möglich und es sind somit bis zu diesem Zeitpunkt zwölf Amortisationsquoten mit zusammen 36 000 Mk. rückständig. Es müssen also aus den Reinerträgnissen späterer Jahre die erstgenannten 39 060 Mk., vorstehende 36 000 Mk. und die zweifellos noch hinzutretenden späteren Amortisationsquoten gedeckt werden, ehe die St.-Actien wieder in den Genuss einer Dividende eintreten können.

Da die Bahn zum grössten Theil durch den Fremdenverkehr alimentirt wird und dieser von gar zu viel Zufälligkeiten abhängig ist, so lässt sich über die Zukunft der Bahn wenig sagen. Eine derartige sehr günstige Zufälligkeit ist dadurch für sie eingetreten, dass Ihre Majestät die Kaiserin Friedrich im September 1888 die bei Cronberg gelegene Villa Schönbusch der J. A. Reissschen Erben angekauft hat. Wenn die Hohe Frau auf dieser in jüngster Zeit durch weitere Ankäufe bedeutend vergrösserten und mit dem Namen „Schloss Friedrichshof“ belegten Besitzung jährlich einige Monate Hof halten möchte, so würde sich hierdurch der Fremdenverkehr gewiss in nie gehoffter Weise heben. Der Güterverkehr, dessen einzig in die Wagschale fallender Artikel Brennmaterialien im Empfang sind, hat vor 1887 stets unter 10 % der Bruttoeinnahme ergeben und diesen Satz erst in den Jahren 1887 und 1888 um Einiges überschritten. Die Betriebskosten halten den allgemeinen Durchschnitt inne, und bei den immer höheren Anforderungen des Publikums besonders betreffs des Personenverkehrs wird sich hierin wenig sparen lassen; das Wesentlichste für die Gesellschaft wäre, sich durch Reduzirung des hohen Zinsfusses ihrer Anleihe von der für sie bedeutenden Zinsenlast von jährlich 10 000 Mk. zu befreien, indes sind alle ihre Bemühungen in dieser Beziehung daran gescheitert, dass die einschlägigen Behörden die Bewilligung zur Herabsetzung des Zinsfusses versagt haben.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888 wie folgt: Erneuerungsfonds 115 239 Mk., Betriebsreservefonds 9055 Mk., Bilanzreservefonds 3084 Mk. — Das letzte zum Bericht gezogene Geschäftsjahr 1888 ergab folgenden Verkehr: Es wurden befördert 342 160 Personen und 10 858 000 kg Frachten, hierfür 92 381 Mk. bezw. 13 071 Mk., im Ganzen aber 111 989 Mk. vereinnahmt. Die Betriebsausgaben betrugen 68 924 Mk. und es verblieb somit ein Betriebsüberschuss von 43 065 Mk. Zur Bewältigung dieses Verkehrs waren 31 Beamte und Arbeiter, 3 Locomotiven, 14 Personen- und 6 Lastwagen vorhanden.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Cronberg; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Verwaltungs-

rath (Vorstand bezw. die Direction); das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital 514 800 Mk. St.-Actien à 300 Mk. und 300 000 Mk. Pr.-St.-Actien à 600 Mk. Bei den Generalversammlungen giebt der Besitz von je 300 Mk. Actien beider Sorten eine Stimme, Maximalstimmrecht für eigenen Actienbesitz 40 Stimmen und auf dem Wege der Vertretung nochmals 40 Stimmen; ordentliche Generalversammlungen jährlich einmal im zweiten Kalenderquartal in Cronberg oder in Frankfurt a. M.; die Pr.-St.-Actien unterliegen von 1877 ab bedingter Amortisation (cfr. vorige Seite). An Dividende erhalten zunächst die Pr.-St.-Actien bis 5 % Dividende mit Recht auf Nachzahlung, hiernach Amortisation dieser mit je 3000 Mk. gleichfalls mit Nachzahlung; hierbei geht das laufende Jahr betreffs der Dividende den Nachzahlungen vor, dann kommt Nachzahlung sämmtlicher rückständigen Dividenden mit der ältesten beginnend, dann nachträgliche Amortisation der Pr.-St.-Actien mit Rechnung von 1877 ab, und nach Tilgung all dieser Beträge erst erhalten die St.-Actien bis 5 % Dividende; ein etwaiger Mehrüberschuss als weitere Dividende pro rata der Beträge gleichmässig an St.- und St.-Pr.-Actien. Erhöhung der Jahresamortisationsquote zulässig. Dividendenzahlung spätestens vom 1. August ab, Verj. dieser 5 Jahre nach Ft. Etwaige Ausl. der Pr.-St.-Actien im April auf 1. Juli mit $2\frac{1}{2}$ % Zinsvergütung; Verj. der ausgeloosten Stücke 11 Jahre nach Ausl. Für den Fall der Auflösung der Gesellschaft sind Pr.-St.-Actien vor St.-Actien voll zu befriedigen. — Pr.-Obligationen ult. 1890 noch in Umlauf 184 000 Mk. à 1000 Mk.; Zf. 5 %; Zt. 2. 1. und 1. 7; Tilgung mit $\frac{1}{2}$ % plus Zinszuwachs; Ausl. im Oktober auf 2. 1. mit Zinsen bis ult. Dezember; Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres der Fälligkeit, der ausgeloosten Stücke 11 Jahre nach Ausl. — Zahlstellen: die Gesellschaftshauptkasse in Cronberg sowie Georg Hauck & Sohn in Frankfurt a. M. — Obligatorisches Publicationsorgan nur der Deutsche Reichsanzeiger. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ; Betriebsreservefonds mindestens mit $\frac{1}{20}$ % des Baucapitals, also gegenwärtig 507 Mk., aufzusammeln bis 12000 Mk.; Bilanzreservefonds mit $\frac{1}{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Gesammtcapitals. — Besteuerung und Ankauf: Nach den allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen. — Börse: Actien und Obligationen sind in festen Händen und werden daher an keiner Börse gehandelt. Dividende pro 1889: Pr.-St.-Actien 5 % laufend und 3 % Nachzahlung; St.-Actien 0 %.

Geographie. Die Bahn ist 9,76 km lang, liegt auf den südöstlichen Abhängen des Taunus und gehört der politischen Eintheilung nach der preussischen Provinz Hessen-Nassau an. Sie beginnt bei der Station Cronberg, hat südöstliche Richtung und mündet auf Station Rödelheim in die jetzige Staatsbahnlinie Frankfurt-Homburg v. d. H.; doch werden geschlossene Personenzüge zwischen Cronberg und Frankfurt a. M. durchgeführt. Die Bahn ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Maximallängengefäll von 1 : 55.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Geschichte. Um der durch ihre Ackerbauschule bekannten und gewerbefleissigen Stadt Dahme unmittelbare Schienenverbindung zu geben, constituirte sich mit Concession vom 18. Mai 1885 eine besondere Actiengesellschaft zum Bau und Betrieb einer normal-

spurigen Secundärbahn von Dahme nach der Station Uckro/Luckau der Staatsbahnlinie Berlin-Zossen-Dresden. Das Anlagecapital wurde auf 700 000 Mk. je zur Hälfte in Actien Lit. A und Lit. B (bevorzugte Actien) festgesetzt. Hiervon übernahm die zuständige Provinzialverwaltung, der zuständige Kreis und die Stadt Dahme zusammen 338 000 Mk., so dass 362 000 Mk. bei Privaten unterzubringen waren. Die Bauausführung wurde den Eisenbahnunternehmern Davy, Donath & Co. in Berlin in Generalentreprise übertragen, von diesen am 16. Juni 1885 begonnen und die 12,53 km lange Linie am 31. Juli 1886 eröffnet. Die kilometrische Belastung beträgt somit 55 866 Mk.

Der Verkehr, welcher bei Annahme des Etatsjahres in der ersten achtmonatlichen Betriebsperiode mit 14 754 Personen, 9084 Tonnen Frachten, 9558 Mk. Personengeld, 15 888 Mk. Frachteinnahme, mit einer Gesammtbruttoeinnahme von 26 836 Mk. und mit einer Betriebsausgabe von 26 385 Mk. einsetzte, hat sich in 1888/89 auf 24 100 Personen, 13 399 Tonnen Frachten, 16 003 Mk. bezw. 23 279 Mk., im Ganzen aber auf 43 519 Mk. und die Betriebsausgabe auf 33 464 Mk. erhöht. Durch den in den einzelnen Jahren verbliebenen Ueberschuss hat sich das Gesammtcapital mit 0,10 % bezw. 0,90 % und 1,45 % verzinst. Ursprünglich war aber der Betrieb in einem sogenannten Garantievertrage an die vorgenannten Eisenbahnunternehmer auf die Dauer von 10 Jahren derart verpachtet worden, dass diese alle Einnahmen erhalten, alle Ausgaben einschliesslich etwaiger Haftpflichtsachen tragen und an die Gesellschaft pro anno ein Fixum von 21 000 Mk. zu zahlen haben sollten. Auf Grund dieses Vertrages hatten dieselben für die beiden ersten Betriebsperioden 18 515 bezw. 21 369 Mk. Zuschuss zu leisten. In 1888 ist dieser Vertrag jedoch in so weit gelöst worden, als die Eisenbahngesellschaft mit Rechnung vom 1. April 1888 ab den Betrieb für eigene Rechnung selbst übernommen hat und die ehemaligen Garanten nur mit der von ihnen s. Z. gestellten Caution von 21 000 Mk. der Gesellschaft für Betriebsausfälle gegenüber der früheren Garantiepflicht haftbar bleiben. Aus dem oben gedachten Fixum erhielten für die beiden ersten Betriebsperioden die Actien Lit. B ihre Vorzugsdividende von je 4 % und die Actien Lit. A je 2 %. Für das Betriebsjahr 1888/89, in welchem der Betriebsüberschuss die Betheilung der Actien Lit. B mit 4 % wieder nicht ermöglichte, hat die Gesellschaft, um auch für die späteren Jahre noch einen Rückhalt zu haben, nur so viel dem Cautionsfonds entnommen, um an die Actien Lit. B 3 % Dividende zahlen zu können, es waren dies 7000 Mk. Somit verbleiben per ult. 1888/89 in dem

Cautionsfonds noch 14 000 Mk. Eine erhebliche Steigerung des Verkehrs und der Betriebseinnahmen ist bei dem jetzigen Stand der gewerblichen Verhältnisse im Verkehrsgebiet der Bahn nicht in Aussicht und an den Betriebsausgaben wird sich auch nicht viel sparen lassen, da dieselben in 1888/89 pro 1 km nur 2670 Mk. betragen haben — die finanziellen Aussichten sind für das Unternehmen also nicht günstig.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888/89, wie folgt: Erneuerungsfonds 12176 Mk., Specialreservefonds 675 Mk., Bilanzreservefonds 1750 Mk., Nebenerneuerungsfonds 1200 Mk. — Da die Betriebsergebnisse des letzten zum Bericht gezogenen Geschäftsjahres 1888/89 bereits vorstehend aufgeführt sind, so bleibt hier nur noch anzuführen, dass die Bahn 26 Beamte und Arbeiter sowie 2 Locomotiven, 2 Personen- und 11 Lastwagen hat.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Dahme; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital: 350 000 Mk Actien Lit. A und 350 000 Mk. Actien Lit. B, Beide in Stücken zu je 1000 Mk.; jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung zwischen 1. Juli und 30. September. Aus dem zur Dividendenvertheilung verbleibenden Reinüberschuss erhalten zunächst Actien Lit. B bis 4 % Dividende ohne Recht auf Nachzahlung, hierauf Lit. A gleichfalls bis 4 % Dividende; vom Rest zwei Dritttheile an Actien Lit. A, ein Dritttheil an Actien Lit. B. Bei etwaiger Liquidation der Gesellschaft sind betreffs des Capitalwerthes die Actien Lit. B vor Lit. A zu decken. Dividendenzahlung spätestens vom 1. November ab. Verj. 4 Jahre nach Ft. — Pr.-Oblig. nicht vorhanden. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse in Dahme und die Kur- und Neumärkische Ritterschaftliche Darlehnskasse in Berlin. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Berliner Börsenzeitung, Jüterboger Kreisblatt, Wochenblätter in Dahme. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ, Reservefonds A (Bilanzreservefonds) mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Grundcapitals; Reservefonds B (Specialreservefonds) mit $^1/_{10}$ % des Anlagecapitals, aufzusammeln auf 35 000 Mk. Nebenerneuerungsfonds jährlich mit 400 Mk. — Besteuerung, Ankauf etc.: Nach allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen; ausserdem kann die Gesellschaft bei kilometrischer Bruttoeinnahme von 16 000 Mk. während dreier aufeinander folgender Jahre zum Bau des zweiten Gleises angehalten werden und ferner jederzeit zur Ueberlassung von Verwaltung und Betrieb an eine anschliessende Bahn (hier also Staatsbahnverwaltung) gegen durchschnittlichen Reingewinn der letzten 5 Jahre, mindestens aber gegen $4^1/_2$ % des Anlagecapitals. — Börse: Actien nicht eingeführt. — Dividende pro 1889/90: Actien Lit. A 0 %, Lit. B 3 %. (Mit Hülfe des Cautionsfonds.)

Geographie. Die Bahn ist 12,58 km lang, liegt auf dem niederen Fläming und gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Brandenburg an. Sie beginnt bei der Stadt Dahme und geht in östlicher Richtung bis zum Dorfe Uckro, wo sie an die Station Uckro/Luckau der Staatsbahnlinie Berlin-Dresden

anschliesst, doch hat sie hier eigene, von dem Staatsbahnhof räumlich getrennte Stationsanlagen. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat durchweg eigenes Planum, eine Maximalsteigung von 1 : 80 und wird mit 2 Minuten Fahrgeschwindigkeit pro 1 km betrieben.

Doberan-Heiligendammer Eisenbahn.

(Nach Abschluss des zweiten Theils dieses Werkes käuflich in den Besitz des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin übergegangen.).

Nachdem die Wismar-Rostocker Eisenbahn 1883 eröffnet worden war, beschloss der bekannte Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmer Fr. Lenz in Stettin, welcher diese Bahn pachtweise in Betrieb hatte, von deren Station Doberan aus eine Schmalspurbahn nach dem bekannten Ostseebade Heiligendamm zu bauen. Er begann die Ausführung derselben auf Grund vorläufiger Genehmigung, erhielt unterm 19. Juni 1886 die definitive Concession und übergab die 6,61 km lange Strecke am 9. Juli desselben Jahres dem Betriebe. Sie ist auf alleinige Kosten des Unternehmers Lenz ohne die sonst in Mecklenburg üblich gewesene Landesbeihülfe gebaut. Das ursprüngliche Anlagecapital belief sich bei unentgeltlicher Hergabe des Terrains auf 240 000 Mk., mithin für 1 km auf 36 309 Mk., stand aber ausweislich des letzten Geschäftsberichts aus der Zeit des Privatbetriebes 1888 mit 256 183 Mk. zu Buch. Da Heiligendamm nur während der Badesaison einen regeren Verkehr hat, ausserhalb dieser aber nur als ein stilles Fischerdorf mit 30 Einwohnern erscheint, so unterhielt der Eigenthümer der Concession zu Folge den Betrieb auch nur in der Zeit vom 1. Juni bis 30. September, während die übrigen acht Monate der Verkehr gänzlich ruhte. Derselbe erstreckte sich überhaupt nur auf die Beförderung von Personen und Reisegepäck, wozu 2 Locomotiven und 9 Wagen dienten. Wie sehr dies Unternehmen einem wirklichen Bedürfniss entsprach, erhellt am besten daraus, dass sich trotz der jährlichen kurzen Betriebsdauer das Anlagecapital durch den jeweiligen Reinüberschuss

	1886	1887	1888
mit	3,07	4,30	3,10 %

verzinst hat, wobei zu bemerken, dass der Rückgang in 1888 einerseits durch die ungünstigen Witterungsverhältnisse dieses Jahres und andererseits durch erhöhten Betriebsaufwand für die gerade in den ersten Jahren meist erforderlichen umfangreichen Nacharbeiten veranlasst worden ist, und wobei noch daran zu erinnern bleibt, dass die Bahn sich überhaupt noch in der Entwickelungsperiode befand.

Da bei der im Jahre 1889 seitens der grossherzoglichen Regierung auf das Programm genommenen umfassenden Eisenbahnverstaatlichung die Wismar-Rostocker Bahn mit inbegriffen war, so ergab sich die der Doberan-Heiligendammer Eisenbahn von selbst. Dass die der Wismar-Rostocker Bahn zu Stande kam, ist hauptsächlich dem Entgegenkommen des Eisenbahnunternehmers Lenz als des Pächters dieser zu verdanken. Betreffs der Heiligendammer Bahn aber war die Regierung inhaltlich der Concession jederzeit zum Ankauf gegen Erstattung des Taxwerthes berechtigt, und so ging dieselbe mit Rechnung vom 1. Januar 1889 am 1. März 1890 in Eigenthum, Verwaltung und Betrieb des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin über und bildet nunmehr einen Bestand-

theil der „Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn“ (cfr. Seite 673 u. ff.). Der Staat zahlte an den bisherigen Eigenthümer 245 000 Mk. in 3½procentigen Consols. — Als historische Notiz ist aus der Concession noch zu erwähnen, dass diese zunächst auf 15 Jahre ertheilt worden war und mangels einer Kündigung stets auf je 5 Jahre verlängert sein sollte, dass bei Erlöschen derselben der Concessionar auf Anfordern verpflichtet sein sollte, die Bahnanlage auf seine Kosten zu beseitigen, und endlich noch, dass s. Z. ein besonderes Bahnpolizeireglement für diese Linie erlassen worden war. **Doberan-Heiligendammer Eisenbahnpapiere hat es nach Vorstehendem nie gegeben.**

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Am 8. Januar 1872, also ein Jahr nach Concessionirung der Münster-Enscheder Bahn, wurde einer neuen Gesellschaft unter obigem Namen die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Dortmund über Lünen, Dülmen, Coesfeld, Ahaus und Gronau bis an die preussisch-holländische Landesgrenze bei Glanerbrück gegen Enschede ertheilt, hierbei das Anlagecapital auf 18 000 000 Mk. je zur Hälfte in St.-Actien und St.-Pr.-Actien festgesetzt und den Letzteren eine Vorzugsdividende von 5 % mit Recht auf Nachzahlung zugebilligt. Bei sofortiger Inangriffnahme des Baues erfolgte die Eröffnung der ersten Theilstrecke Dortmund-Lünen am 15. November 1874, die der ganzen 98,30 km langen Linie aber am 15. Oktober 1875. Die hier mit eingerechnete eingleisig ausgeführte Endstrecke von Gronau bis an die Landesgrenze ist gemeinschaftliches Eigenthum der hier in Rede stehenden Gesellschaft und der 1885 in den Besitz des preussischen Staats übergegangenen Münster-Enscheder Eisenbahn, so dass von dieser 2,81 km langen Strecke ideell nur 1,40 km auf Dortmund-Enschede entfallen, und es reduzirt sich hierdurch das Eigenthum der Gesellschaft auf 96,89 km; die Betriebslänge aber ermässigt sich auf 95,49 km, da qu. 1,40 km in der Grenzstrecke an die Gesellschaft für den Betrieb der niederländischen Staatsbahnen verpachtet sind. Im Jahre 1882 baute die Gesellschaft eine Verbindungsbahn von ihrer Station Eving nach dem Köln-Mindener Bahnhofe in Dortmund, doch dient diese 5 km lange und 1883 eröffnete Strecke nicht dem öffentlichen Verkehr, so dass sie hier ausser Ansatz bleibt. Weiterhin übernahm die Gesellschaft den Betrieb auf der 4 km langen und 1880 eröffneten Verbindungsbahn von ihrem nach dem Rheinischen Bahnhofe in Dortmund, indes ging derselbe 1885 an die preussische Staatsbahnverwaltung über. — Inzwischen waren 1880 die alten St.-Pr.-Actien unter Verzicht deren Inhaber auf die

Nachzahlung der rückständigen Dividenden in St.-Actien umgewandelt worden, so dass sich nun das Gesammtcapital auf 18 000 000 Mk. St.-Actien belief. Dasselbe hat sich aber durch Ausgabe neuer St.-Pr.-Actien in 1883 und 1886 mit zusammen 2 100 000 Mk., welche sich durch Erweiterungsbauten und Vermehrung der Betriebsmittel erforderlich machte, auf 20 100 000 Mk. erhöht, und so beziffert sich die kilometrische Belastung der dem öffentlichen Verkehr dienenden Linien auf 207 452 Mk. Ausserdem ist von einzelnen Gemeinden Terrain im Taxwerth von 51 721 Mk. unentgeltlich überwiesen und zu den Baukosten der Bahnhöfe an Subventionen à fonds perdu 43 686 Mk. gezahlt worden. Hierbei bleibt zu erwähnen, dass die neuen St.-Pr.-Actien gegenüber den alten nur den Vorzug auf eine Dividende von $4^1/_2$ % mit Recht auf Nachzahlung geniessen

Die Bahn stellt eine directe Verbindung aus dem Ruhrkohlenrevier nach Holland her und bildet für viele Werke des Ersteren den kürzesten Abfuhrweg nach dort, indes ist sie bezüglich des directen Verkehrs seit Verstaatlichung der Köln-Mindener und Rheinischen Eisenbahnen im Jahre 1879 bezw. 1880 derartig eingeengt, dass sie eigentlich nur noch auf den Verkehr aus ihrem eigenen Gebiet beschränkt ist. Dies äussert sich deutlich beim Personenverkehr, welcher von Eröffnung der Bahn an bis jetzt fast gleich geblieben ist; derselbe setzte 1876 mit einer Einnahme von 213 152 Mk. ein und wies in 1888 eine solche von 214 886 Mk. auf, während die dazwischen liegenden 12 Jahre stets geringere Summen bis zu 181 785 Mk. in 1881 herab erbracht haben. Der Güterverkehr dagegen entwickelt sich Dank der im eigenen Verkehrsgebiet der Bahn auf hoher Stufe stehenden Landwirthschaft und Industrie, ganz besonders aber Dank der Ergiebigkeit und des grossen Absatzfeldes der dort befindlichen Kohlengruben immer mehr und mehr, wobei als Haupttransportartikel Kohlen, Eisenerze und Eisen, Holz sowie landwirthschaftliche Erzeugnisse erscheinen, und auch für die Zukunft ist noch eine weitere Erstarkung desselben mit Zuversicht zu erwarten. In dem ersten Betriebsjahr 1876 erbrachte derselbe 222 140 Mk., stieg dann aber mit grossen Beträgen fast jedes Jahr und hat in 1888 die Höhe von 1 156 035 Mk. erreicht. Hiernach verschwindet der Personenverkehr fast, und eine ganz eigenthümliche Erscheinung ist es, dass dieser seit 1883 unausgesetzt selbst hinter den „verschiedenen Einnahmen“ erheblich zurückgeblieben ist. Diese haben z. B. in 1888 die Summe von 393 258 Mk., also rund 180 000 Mk. mehr als der Personenverkehr erbracht. Nach allem diesem ist das Unternehmen,

wenn auch ohne Aussicht auf besonders hohe Dividenden, trotz aller Concurrenzen finanziell durchaus gesichert. Hierbei sprechen als zweitwichtigster Factor betreffs der Rentabilität der Eisenbahnen die Betriebsausgaben mit, und diese stellen sich hier so überaus günstig wie selten bei einer Bahn. Sie setzten im Verhältniss zu den Bruttoeinnahmen in 1876 mit 91 % ein, sind bis 1883 auf 47 % herabgegangen, haben seitdem sich stets unter dieser Zahl gehalten und in 1887 und 1888 sogar nur 44 bezw. 43 % betragen.

Aus diesen Gesichtspunkten heraus lehnte denn auch die Gesellschaft die 1886 vom preussischen Staat gemachte Offerte auf Ankauf der Bahn gegen eine Rente von $2\frac{1}{4}$ % für die St.-Actien und 4 % für die St.-Pr.-Actien bezw. gegen gleichwerthigen Umtausch der Actien in Consols ab. Allerdings war diese Offerte selbst den in den letzten Jahren bereits gezahlten Dividenden gegenüber niedrig bemessen. Es haben nämlich erhalten:

pro	1876	1877	1878	1879
St.-Actien	0	0	0	0 %
alte St.-Pr.-Actien	0	0	1,33	2,30 %

pro	1880	1881	1882
Vereinigte St.- und St.-Pr.-Actien	1,33	2	2,20 %

pro	1883	1884	1885	1886	1887	1888
St.-Actien	2,33	2,50	2,50	2,50	2,75	3,25 %
neue St.-Pr.-Actien	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50 %,

im Durchschnitt 1883/1888: St.-Actien 2,64 %, neue St.-Pr.-Actien 4,50 %.

Die fortgesetzte und in 1888 ganz erhebliche Steigerung des Verkehrs, welche nicht etwa auf Zufälligkeiten oder auf Zuwendungen eines Stärkeren zurückzuführen ist, sondern besonders auf der immer grösseren Entwickelung der an die Bahn angeschlossenen Kohlenwerke beruht, machte Vermehrung der Betriebsmittel und Erweiterung mehrerer Bahnhofsanlagen, diese Bedürfnisse aber wieder die Vermehrung des Anlagecapitals erforderlich, welche zu Folge Privileg vom 13. November 1889 durch Ausgabe von weiteren St.-Pr.-Actien im Betrage von 1 500 000 Mk. bewirkt worden ist. Nach der ganzen Lage der Verkehrsverhältnisse ist ein Rückgang in der Rentabilität bezw. in den Dividenden hierdurch nicht zu befürchten, obgleich der Aufwand zu der statutenmässigen Dividende der neuen St.-Pr.-Actien 67 500 Mk. erfordert.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888 wie folgt: Erneuerungsfonds I 845 297 Mk., Erneuerungsfonds II 96 588 Mk., Reservefonds I 223 033 Mk., Reservefonds II (Bilanz-

reservefonds) 90 865 Mk. — Der Verkehr des letzten zum Bericht gezogenen Jahres 1888 wies folgende Zahlen auf: Es wurden befördert 457 500 Personen, 1 087 450 000 kg Frachten und hierfür 214 886 Mk. bezw. 1 156 035 Mk., im Ganzen aber 1 764 179 Mk. vereinnahmt. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 758 187 Mk., so dass ein Betriebsüberschuss von 1 005 992 Mk. verblieb. Zur Bewältigung dieses Verkehrs waren 454 Beamte und Arbeiter, 14 Locomotiven, 20 Personen- und 1354 Lastwagen vorhanden, ausserdem sind aber noch 2 Locomotiven, 7 Personen- und 290 Lastwagen in Bestellung gegeben.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Dortmund; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction. Das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 18 000 000 Mk. St.-Actien à 600 Mk. und 3 600 000 St.-Pr.-Actien in Stücken zu 600 bezw. zu 1200 Mk., welch Letztere jedoch mit 2 Nummern versehen, gewissermassen eine Doppelactie sind. Bei den Generalversammlungen geben je 600 Mk. Actienbesitz 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal im ersten Halbjahr. An Dividende erhalten zunächst die St.-Pr.-Actien $4^1/_2$ % mit Recht auf Nachzahlung, wobei jedoch solche in der Weise erfolgt, dass der betreffende Betrag immer auf den Dividendenschein des jeweilig laufenden Jahres gleichzeitig mit der prioritätischen Dividende dieser Letzteren nachbezahlt wird, so dass also das Recht auf Nachzahlung bis dahin nicht an den älteren ganz oder theilweise uneingelöst gebliebenen Dividendenscheinen, sondern an der betreffenden Actie selbst haften bleibt. Hierauf erhalten die St.-Actien gleichfalls bis zu $4^1/_2$ %. Weiterer Ueberschuss unter beide Actiensorten gleichmässig pro rata der Beträge. Dividendenzahlung spätestens 1. Juli. Verj. 4 Jahre nach Ft. Für den Fall der Auflösung der Gesellschaft St.-Pr.-Actien vor St.-Actien voll zu befriedigen. — Pr.-Oblig. nicht vorhanden. — Zahlstellen: Gesellschaftskasse in Dortmund und Discontogesellschaft in Berlin. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger und Berliner Börsenzeitung. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds I nach Regulativ, Erneuerungsfonds II nach dem deutschen Handelsgesetzbuch, Reservefonds I mindestens mit $^1/_{10}$ % des Actiencapitals, Reservefonds II (Bilanz-) mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Gesammtcapitals. Ausserdem führte die Gesellschaft vor Einrichtung des Erneuerungsfonds II einen Bauergänzungsfonds, doch ist dieser 1888 mit jenem vereinigt worden. — Besteuerung und Ankauf nach allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen. — Börse: St.-Actien in Berlin und Leipzig, St.-Pr.-Actien nur in Berlin. Cours ult. 1890: St.-Actien $88,_{70}$ %. St.-Pr.-Actien $110,_{50}$ %. Dividende pro 1889: St.-Actien $3,_{75}$ %, St.-Pr.-Actien $4,_{50}$ %.

Geographie. Die Bahn gehört orographisch dem norddeutschen Tieflande und der politischen Eintheilung nach der Provinz Westfalen an. Sie beginnt an der nordöstlichen Seite der Stadt Dortmund, wo sie einen eigenen Bahnhof hat, steht mittelst der staatsseitigen Verbindungsbahn aber auch mit dem Rheinischen Bahnhof daselbst in Verbindung, überschreitet bei vorherrschend nordwestlicher Richtung die Linie Köln-Minden, hierauf die Lippe, geht über Lünen und Lüdinghausen, kreuzt bei Dülmen die Linie Venlo-Hamburg, weiter bei Coes-

feld die Linie Duisburg-Quakenbrück, geht dann über Ahaus und vereinigt sich bei Gronau mit der Staatsbahnlinie Münster-Gronau-Enschede. Bis hierher ist sie 95,49 km lang und von Gronau aus bis an die Grenze bei Glanerbrück gegen Enschede an die Gesellschaft für den Betrieb der niederländischen Staatsbahnen verpachtet, in deren Linien sie Fortsetzung bis Arnheim findet. Sie ist durchweg eingleisig; Steigungen über 1:200 kommen auf der ganzen Bahn nicht vor.

Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn.

Geschichte. Dieselbe ist eine der vier noch gegenwärtig als Privatunternehmen bestehenden und unter sich zusammenhängenden Eisenbahnen, welche sich im Laufe der achtziger Jahre östlich der Staatsbahnlinie Rendsburg-Schleswig-Flensburg im lokalen Interesse der landwirthschaftlich reichen Landschaften Angeln (nördlich der Schlei) und Schwansen (südlich der Schlei) der Provinz Schleswig-Holstein gebildet haben.

Nachdem schon die Eröffnung der ersten Theilstrecke Flensburg-Glücksburg der Kreiseisenbahn Flensburg-Kappeln im August 1885 gezeigt hatte, wie sehr selbst kleinere Lokalbahnen im Stande sind, den Verkehr in nicht geahnter Weise zu beleben, entstand bei den betheiligten Grundbesitzern im südlichen Angeln der Wunsch, die Bahn von Kappeln südlich bis Eckernförde verlängert zu sehen. Diese Bestrebungen fanden bei den Grundbesitzern der nun in Frage kommenden Landschaft Schwansen sowie in den Städten Eckernförde und Kappeln lebhaften Wiederhall, doch wurde die beabsichtigte Verlängerung der Bahn der Gegenstand eines besonderen Unternehmens, zu dessen Verwirklichung sich mit Concession vom 29. Juni 1887 eine neue Actiengesellschaft unter obigem Namen und mit einem Anlagecapital von 700 000 Mk. in nur einer Sorte Actien bildete, wovon der Kreis Eckernförde, die Stadtgemeinden Eckernförde und Kappeln und die betheiligten Landgemeinden im Ganzen 366 000 Mk. übernahmen. Die Ausführung der gleich der Flensburg-Kappelner Eisenbahn mit 1 m Spurweite herzustellenden neuen Linie und die Beschaffung der Betriebsmittel wurde der Firma Sönderop & Co. in Berlin für 640 000 Mk. einschliesslich 170 000 Mk. Actien in Generalentreprise übertragen, so dass der Gesellschaft für Grunderwerb und innere Verwaltung 60 000 Mk. verblieben. — Die Eröffnung von Eckernförde nördlich bis an das rechte Ufer der Schlei bei Ellenberg konnte am 26. Januar 1889, die der Reststrecke und damit der ganzen 28,70 km langen Bahn aber erst am 25. Dezember 1890 erfolgen, indem die

vorhandene Pontonbrücke über die Schlei für den Eisenbahnverkehr besonders eingerichtet werden musste. Dieselbe wird indes nur zur Ueberführung je eines Güterwagens mittelst Pferdebespannung benutzt, so dass also die geschlossenen Züge nur bis bezw. ab Station Ellenberg verkehren und die Passagiere über die Pontonbrücke zu Fuss gehen müssen, wobei das Brückengeld in den Eisenbahnbillets mit verrechnet ist. Betreffs der Betriebseinrichtungen sei noch erwähnt, dass ein dem Billetsystem der Feldabahn (s. S. 973) ähnliches eingeführt ist und dass der Expeditionsdienst auf den Zwischenstationen durch Agenten besorgt wird.

Aus verschiedenen unvorhergesehenen Veranlassungen, besonders aber weil entgegen den Erwartungen das Terrain mit geringen Ausnahmen käuflich erworben werden musste, ist eine Ueberschreitung des Voranschlags um rund 150 000 Mk. eingetreten, so dass zunächst schwebende 5 procentige Schulden contrahirt werden mussten; die Gesellschaft hat jedoch unterm 5. März 1889 bezw. unterm 6. Juni 1890 die ministerielle Genehmigung zur Ausgabe von 4 procentigen Pr.-Obligationen im Betrage von 125 000 Mk. bezw. 25 000 Mk. erhalten, indes soll mit Begebung solcher erst nach Abschluss der Baurechnung vorgegangen werden. Uebrigens hofft die Gesellschaft mit dem Betrage von 125 000 Mk. auszukommen, so dass sich 1 km auf rund 28 700 Mk. stellen wird.

Die innerhalb des eigentlichen Rahmens unserer Arbeit liegende Betriebsperiode bis zum 31. März 1889 umfasste nur Theilbetrieb und geschah für Rechnung des Baufonds, doch sei vorgreifend hier noch angeführt, dass das erste der Zeitdauer nach volle Betriebsjahr 1889/90, das jedoch gleichfalls nur Theilbetrieb umfasste, eine Bruttoeinnahme von 61 087 Mk., eine Betriebsausgabe von 51 150 Mk. und einen Betriebsüberschuss von 9937 Mk. ergab, welcher zur Rückgewähr des Betriebsdefizits von 4527 Mk. aus der ersten Betriebsperiode an den Baufonds und zur Verzinsung der Anleihe verwendet wurde. Dieser Betriebsüberschuss repräsentirt 1,16 % des Anlagecapitals. Der Hauptzweck der Bahn liegt in deren volkswirthschaftlichem Nutzen, doch wird sie mit der Zeit auch den Actien mindestens die jetzt landläufige Verzinsung erbringen. Der Verkehr wird zunächst auf die dortige reiche Landwirthschaft und den Bezug der allgemeinen Bedarfsartikel gegründet sein, doch ist das Verkehrsgebiet sehr entwickelungsfähig. Ult. 1888/89 waren concessionsgemäss besondere Fonds der Gesellschaft noch nicht vorhanden. Das Beamten- und Arbeiterpersonal belief sich auf 36 Köpfe und die Betriebsmittel auf 3 Locomotiven, 6 Personen- und 19 Lastwagen.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Eckernförde; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital ult. 1890: 700 000 Mk. Actien à 1000 Mk. Jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 7. und 30. 9. Dividendenauszahlung spätestens vom 1. November ab, Verj. 4 Jahre nach Ft. — Pr.-Oblig. vorläufig noch nicht vorhanden. — Zahlstellen: Gesellschaftskasse in Eckernförde. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Kieler Zeitung, Eckernförder Zeitung, Schleibote, Flensburger Norddeutsche Zeitung. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ, Specialreservefonds mit $^1/_{10}$% des Baucapitals, aufzusammeln auf 10 000 Mk., Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10% des Grundcapitals. — Besteuerung und Ankauf: Nach den allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen ohne besondere Bedingungen. — Börse: Nicht eingeführt. — Dividende pro 1889/90: 0%.

Geographie. Die Bahn ist 28,70 km lang, liegt in dem wellenförmigen Tieflande der Landschaft Schwansen und gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Schleswig-Holstein an. Sie beginnt auf dem Bahnhofe Eckernförde der Kiel-Eckernförde-Flensburger Privateisenbahn, hat hierselbst aber eigene Lokalitäten, führt in nordöstlicher Richtung ausschliesslich über ländliche Ortschaften, welche aber fast durchweg Grossgrundbesitzern gehören, tritt bei Ellenberg an das rechte Ufer der Schlei, benutzt zur Ueberschreitung derselben die zur Ueberführung einzelner Güterwagen eingerichtete Pontonbrücke, mündet in den Bahnhof Kappeln der Eingangs erwähnten Kreiseisenbahn hart auf dem linken Ufer der Schlei und findet in derselben Fortsetzung nordwestlich nach Flensburg. Die Bahn ist als Schmalspurbahn mit 1 m Spurweite gebaut, liegt mit 0,4 km auf dem Bahnhofsterrain der K.-E.-F. Eisenbahn in Eckernförde und hat im Uebrigen durchweg eigenes Planum. Die Maximalsteigung beträgt 1:40 und die Fahrgeschwindigkeit 3 Minuten pro 1 km.

Eisenberg-Crossener Eisenbahn.

Geschichte. Bald nachdem die Zweigbahn Weissenfels-Zeitz-Gera der Thüringischen Eisenbahn 1859 eröffnet worden war, regte sich in der im Westkreise des Herzogthums Sachsen-Altenburg gelegenen betriebsamen Fabrikstadt Eisenberg der Wunsch, durch Erbauung einer Eisenbahn an diese Linie angeschlossen zu werden, um durch billigeren Transport mit ihren Erzeugnissen den anderen, einer Eisenbahnverbindung sich bereits erfreuenden Industriestädten gegenüber concurrenzfähig bleiben zu können. Die vorgenommenen Terrainstudien ergaben aber solche Schwierigkeiten für den Bau, dass man mit Rücksicht auf die dadurch bedingten hohen Anlagekosten vorläufig von der Ausführung des Projectes Abstand nahm. Die etwa 10 Jahre später wieder aufgenommenen gleichen Bestrebungen wurden durch ein bald darauf aufgetauchtes Project einer Eisenbahn von der Thüringischen Stammstrecke über Eisenberg

nach Gera zunächst hingehalten, die nach Scheiterung desselben gemachten Vorarbeiten aber ergaben einen Kostenanschlag von rund 1000000 Mk. Da man weder hoffen konnte, in den interessirten Kreisen ein derartiges Capital aufzubringen, noch auch, dass die Bahn ein solches jemals verzinsen könnte, musste das Project in dieser Form aufgegeben werden, um dann nach Einführung besonderer Normen für Bahnen untergeordneter Bedeutung, durch welche ein unvergleichlich billigerer Bau ermöglicht wurde, nochmals und zwar nun mit gutem Erfolg aufgenommen zu werden. Die herzoglich altenburgische Regierung bewilligte nicht allein die Benutzung der Staatschaussee, sondern sagte auch namhafte Betheiligung am Anlagecapital zu. Hierauf bildete sich 1879 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen und erhielt am 21. August desselben Jahres seitens der der geographischen Lage nach betheiligten Staaten Preussen und Altenburg die Concession zum Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung (Secundärbahn) von Eisenberg nach Crossen (Station der Linie Zeitz-Gera).

Das Grundcapital wurde auf 400 000 Mk. in Actien festgesetzt; hiervon übernahm die herzoglich altenburgische Regierung 200 000 Mk., die andere Hälfte aber wurde von der Stadtgemeinde Eisenberg und von Privatpersonen gezeichnet. Diese haben vor den Staatsactien das Vorzugsrecht auf 4 % Dividende und sind zur Unterscheidung von jenen mit Lit. A bezeichnet.

Der Bau wurde dem Baurath Plessner in Gotha in Generalentreprise übertragen, im Juni 1879 von demselben begonnen und die 8,25 km lange Linie am 1. April 1880 eröffnet. — Der Betrieb ist gleichfalls an den Baurath Plessner und zwar zunächst bis medio 1903 derart verpachtet, dass dieser die gesammten Bruttoeinnahmen des Unternehmens erhält, seinerseits aber die Betriebsmittel stellt, sämmtliche Betriebs-, Verwaltungs- und Unterhaltungskosten einschliesslich Dotirung der drei statutenmässigen Fonds, die Verpflichtungen aus etwaigen Unfällen sowie alle Abgaben trägt und an die Gesellschaft fest 9000 Mk. als $2\frac{1}{4}$ % Zinsen ihres Anlagecapitals zu zahlen hat. Hiermit ist den Privatactien Lit. A die statutenmässige Vorzugsdividende von 4 % und den Staatsactien eine solche von $\frac{1}{2}$ % neben den geringfügigen eigenen Verwaltungskosten der Gesellschaft gesichert. Bei einer Bruttoeinnahme über 75 000 Mk. erhält diese weiterhin die Hälfte des diese Summe übersteigenden Einnahmebetrages, welcher Betrag bis zu 7000 Mk. den altenburgischen Staatsactien zur Vervollständigung ihrer Dividende bis auf 4 % zufällt. Der etwaige Mehrbetrag über 7000 Mk. wird unter beide Actiensorten gleichmässig vertheilt. Der dem

Betriebspächter zufallende Ueberschuss soll zur Verzinsung und Amortisation des von ihm in den Betriebsmitteln und Meliorationsarbeiten angelegten Capitals (am Schluss des Betriebsjahres 1888/89: 122 300 Mk.) sowie als Aequivalent für sein Risico und seine Thätigkeit dienen.

Von Anfang an bildete in finanzieller Beziehung der Güterverkehr die Hauptseite des Unternehmens; derselbe ist von Jahr zu Jahr und im Ganzen von 21 678 Tonnen in 1880/81 auf 49 151 Tonnen in 1888/89 gestiegen. Auch die Einnahme hat hiermit Schritt gehalten und ist von 32 691 Mk. auf 58 002 Mk. in 1887/88 angewachsen, hat in 1888/89 aber trotz des erhöhten Transportquantums einen Rückgang erfahren, indem die Betriebsverwaltung sich durch Androhung seitens der Oberleitung der preussischen Staatsbahnverwaltung auf Kündigung der directen Tarife hat einschüchtern lassen und die ihr seitens der zuständigen herzoglich sachsen-altenburgischen Regierung zugebilligte Tariflänge von 19 km auf 13 km gekürzt hat. Bei dem fortdauernden Erstarken des Verkehrs wird indes auch der hierdurch bedingte Ausfall nach wenigen Jahren zweifellos ausgeglichen sein. Der Personenverkehr, welcher wie bei vielen Bahnen im zweiten Betriebsjahr zurückgegangen war, ist seitdem gleichfalls alljährlich und im Ganzen von 49 418 Personen mit 21 415 Mk. Einnahme in 1880/81 auf 65 114 Personen bezw. 25 909 Mk. in 1888/89 gestiegen. Betreffs des Letzteren ist einer besonderen Einrichtung anerkennend zu erwähnen. Die Betriebsverwaltung hat nämlich mit dem 1. Januar 1888 Kilometerabonnementsbillets und zwar mit der besonderen Erleichterung eingeführt, dass diese nicht blos für eine einzelne Person, sondern auch gleichzeitig für die Familienglieder desselben Hausstandes ausgestellt werden können. Die Bahn ist hierbei in 2 Zonen zu je 5 km getheilt und die Billetbücher auf 600 km ausgefertigt. Hiermit ist von vornherein eine Preisermässigung pro 1 km in der zweiten Wagenklasse von 1 Pfg. und in der dritten von $^2/_3$ Pfg. verbunden; ausserdem tritt nach Ablauf der zeitlichen Gültigkeit des Billetbuches noch eine Rabattgewährung ein, welche bei 150 bis 300 gefahrenen Kilometern für die II. Klasse 5 Mk. und für die III. 4 Mk., bei 300 bis 450 km 8 bezw. 6 Mk. und bei 450 bis 600 km 11 bezw. 9 Mk. beträgt. Die Gesammtpreisermässigung macht hiernach bei 450 bis 600 km in II. Klasse 41 % und in III. Klasse 45 % aus.

Die Rentabilität des Unternehmens ist bei der Art des Betriebsvertrages am besten aus den dem Betriebspächter zugefallenen Ueberschüssen ersichtlich; dieselben haben betragen:

pro	1880/81	1881/82	1882/83	1883/84	1884/85
	4284	11 800	14 099	15 696	12 112 Mk.
pro	1885/86	1886/87	1887/88	1888/89	
	15 742	16 038	15 442	13 278 Mk.,	

im Ganzen 118 491 Mk., so dass das vom Betriebspächter für Betriebsmittel und Meliorationsarbeiten aufgewendete Capital in diesen Ueberschüssen nahezu schon jetzt nach 9 Jahren Deckung gefunden hat. — Der Rückgang in 1884/85 erklärt sich aus einer Unfallablösung, der in 1887/88 aus grösseren Beschaffungen von Betriebsreservematerial und der in 1888/89 aus der bereits angeführten Herabsetzung der Tariflänge. Was nun die Rentabilität für die Gesellschaft betrifft, so haben die Privatactien Lit. A alljährlich die Vorzugsdividende von 4%, die Staatsactien aber pro 1880/81 bis 1886/87 die durch das Pachtfixum gesicherte Dividende von ½%, pro 1887/88 eine solche von 2½% und pro 1888/89 1,44% erhalten. — Die Betriebsausgaben haben, abgesehen von dem ersten Betriebsjahre, zwischen 58,36% der Bruttoeinnahme in 1883/84 und 65,08% in 1887/88 geschwankt.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888/89 wie folgt: Erneuerungsfonds 20 872 Mk., Reservefonds 19 313 Mk., Bilanzreservefonds 1011 Mk. Das letzte zum Bericht gezogene Geschäftsjahr 1888/89 wies folgenden Verkehr auf: Es wurden befördert 65 114 Personen, 49 151 000 kg Frachten und hierfür 25 909 Mk. bezw. 53 188 Mk., im Ganzen aber 82 129 Mk. vereinnahmt. Die Betriebsausgaben betrugen 51 122 Mk. und der Ueberschuss 31 007 Mk., wodurch sich das Gesellschafts- und das Betriebscapital des Pächters zusammen genommen mit 5,94% verzinst hat. Zur Bewältigung dieses Verkehrs waren 30 Beamte und Arbeiter, 3 Locomotiven, 3 Personen- und 12 Lastwagen vorhanden.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Eisenberg; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — **Actiencapital:** 200 000 Mk. Actien Lit. A und 200 000 Mk. Actien ohne besondere Bezeichnung (in altenburgischem Staatsbesitz) in Stücken zu je 500 Mk.; bei den Generalversammlungen jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlungen jährlich einmal, spätestens Ende April. Actien Lit. A Vorzugsdividende bis 4% ohne Recht auf Nachzahlung, hierauf Staatsactien bis 4%, etwaiger Restüberschuss an sämmtliche Actien gleichmässig. Auszahlung von Mai ab, Verj. 4 Jahre nach Ft. Bei etwaiger Liquidation der Gesellschaft Lit. A und Staatsactien gleichberechtigt. — **Pr.-Oblig.** nicht vorhanden. — **Zahlstellen:** die Gesellschaftskasse und die Kasse der Betriebsverwaltung, Beide in Eisenberg. — **Obligatorische Publicationsorgane:** Deutscher Reichsanzeiger, Amts- und Nachrichtsblatt in Altenburg, Eisenberger Nachrichtenblatt. — **Dotirung der Fonds:** Erneuerungsfonds mit ⅘% des Anlagecapitals = 3300 Mk.; Reservefonds mit

1700 Mk.; Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, Aufsammlung auf 10 % des Anlagecapitals. — Besteuerung und Ankauf. Erstere betreffs preussischen Theils nach preussischen Eisenbahngesetzen, betreffs altenburgischen Theils nach dortigem Gesetz vom 29. April 1872, welches genau dieselben Steuersätze wie das preussische vorschreibt. Ankauf kann von jeder der beiden Regierungen betreffs ihres Gebiets 30 Jahre nach Eröffnung bezw. später gegen 25fachen Betrag des durchschnittlichen Reinertrages der letzten 5 Jahre oder gegen Erstattung des verwendeten Anlagecapitals, in beiden Fällen abzüglich des Minderwerths nach Taxation bewirkt werden. — Börse. Die Actien sind an keiner Börse eingeführt. — Dividende pro 1889/90: Actien Lit. A 4 %, Staatsactien 3,02 %.

Geographie. Die Bahn ist 8,25 km lang, liegt auf dem nordöstlichen Theil des Thüringer Waldes und gehört der politischen Eintheilung nach mit 7,97 km dem Westkreise des Herzogthums Sachsen-Altenburg und in der Endstrecke bei Crossen auf 0,28 km der preussischen Provinz Sachsen an. Sie beginnt bei der Stadt Eisenberg, geht bei östlicher Hauptrichtung mit Ausbiegung nach Süden über die Dörfer Cursdorf und Rauda, tritt kurz vor Crossen auf preussisches Gebiet und mündet auf der gleichnamigen Station in die preussische Staatsbahnlinie Weissenfels bezw. Leipzig-Zeitz-Gera. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, liegt im Allgemeinen auf der Chaussee und hat nur dort, wo diese zu grosse Steigungen bietet, auf 2,80 km eigenes Planum. Das Maximallängengefäll beträgt 1 : 39 und die Fahrgeschwindigkeit $3^1/_2$ Minute pro 1 km.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Geschichte. Behufs Herstellung einer unmittelbaren Eisenbahnverbindung für die im Eisernbachthal und bei dem Vororte Hain östlich der Stadt Siegen befindlichen Eisenerzlager und Hüttenwerke constituirte sich mit Concession vom 7. März 1881 eine Actiengesellschaft unter dem Namen „Eisern-Haardter Eisenbahngesellschaft“ zur Erbauung einer normalspurigen Secundärbahn von dem Dorfe Eisern über Eiserfeld nach der Station Haardt der Linie Hagen-Betzdorf mit Zweigen nach der Hainerhütte, nach Reinhold Forster Erbstollen und den erforderlichen Anschlussgleisen. Da der wechselseitige Wagenübergang seitens des zuständigen Ministeriums davon abhängig gemacht wurde, dass auf der neuen Bahn keine Curven vorkämen, welche Radien unter 150 m hätten, auf der Endstrecke nach Haardt die Erfüllung dieser Forderung aber unverhältnissmässig hohe Kosten verursacht hätte, so erhielt die Gesellschaft 1882 die Genehmigung, ihre Bahn nicht erst bei Haardt, sondern bereits bei Siegen in die vorgenannte Staatsbahnlinie einmünden zu lassen, und änderte dementsprechend ihre Firma in „Eisern-Siegener Eisenbahngesellschaft“ um. Das Grundcapital wurde auf 400 000 Mk. in St.-Actien und 650 000 Mk. in St.-Pr.-Actien = 1 050 000 Mk. festgesetzt, von welchen die St.-Pr.-

Actien bedingter Amortisation unterliegen. — Der Bau begann im April 1882, und die Eröffnung der einschliesslich der beiden Zweigbahnen 12,30 km langen Linie erfolgte am 1. Dezember 1883. Hierbei war das ursprüngliche Grundcapital um rund 150 000 Mk. überschritten worden. Zur Tilgung der so entstandenen schwebenden Schulden und als Reserve für künftige Erweiterungsbauten wurde der Gesellschaft 1885 eine 4½ procentige Anleihe von 200 000 Mk. privilegirt, doch sind hiervon bis ult. 1888/89 nur 100 000 Mk. begeben worden, so dass sich nun das Anlagecapital auf 1 150 000 Mk. und die kilometrische Belastung auf 93 496 Mk. stellt.

Die Bahn diente bislang nur dem Frachtverkehr, und erst am 1. Januar 1890 ist, wie wir vorgreifend schon hier erwähnen wollen, auf der Theilstrecke Eisern-Eiserfeld auch Personenverkehr eingeführt worden. Der Verkehr der Bahn, an welche bis jetzt 12 Gruben- bezw. Hüttenetablissements unmittelbar angeschlossen sind und wobei als Haupttransportartikel in erster Linie Eisenerze in Versand, ferner Kohlen und Coaks in Empfang sowie Roheisen wieder in Versand erscheinen, hat sich von Anfang an derartig gestaltet und weiter entwickelt, dass die Bahn unter den Secundärbahnen mindestens zu den weitaus rentabelsten gehört. Das erste volle Betriebsjahr 1884/85 setzte mit einem Transportquantum von 185 537 Tonnen und einer Gesammtbruttoeinnahme von 177 062 Mk. ein und hat sich auf 352 634 Tonnen bezw. 261 320 Mk. in 1888/89 erhöht. Hierbei ist das Transportquantum alljährlich gewachsen und die Einnahme nur in Folge Herabsetzung der Tarifsätze in 1886/87 zurückgegangen, doch überstieg diejenige in 1887/88 trotzdem wieder die des Jahres 1885/86. Die Betriebsausgaben haben zwischen 52,30 % der Bruttoeinnahme in 1884/85 und 40,68 % in 1887/88 geschwankt. Der hiernach verbliebene Reinüberschuss gestattete stets und auch bereits in der ersten Betriebsperiode vom 1. 1. bis 31. 3. 1884 die Vertheilung der statutenmässigen Vorzugsdividende von 6 % an die St.-Pr.-Actien und der im Statut vorläufig als Maximaldividende für die St.-Actien festgesetzten 5 %, weiterhin aber auch die Ansammlung des statutenmässigen, für die St.-Pr.-Actien bestimmten Dividendenreservefonds auf die Maximalhöhe von 40 000 Mk. in 1886/87 und von diesem Jahre ab die gleichfalls in den Statuten vorgesehene bedingte Amortisation der St.-Pr.-Actien mit bereits 112 500 Mk. (bis einschliesslich 1888/89).

Die Bahn ist allerdings von der jeweiligen Lage des Eisenmarktes abhängig, wenn man aber bedenkt, dass Letztere gerade in den ersten Entwickelungsjahren der Bahn eine andauernd schlechte

war und trotzdem so überaus günstige Betriebsergebnisse erzielt worden sind, so kann man die Zukunft der Bahn nicht allein als gesichert, sondern als eine weit über den Durchschnitt hinaus gute bezeichnen. Die Einführung des Personenverkehrs, welche trotz des Sträubens der Gesellschaft auf Grund der Concessionsbestimmungen vom Ressortminister gefordert worden ist, wird eine lästige und wohl auch kostspielige Zugabe bilden, jedoch ohne wesentlichen Einfluss auf die Rentabilität ausüben zu können. Ferner hat die Gesellschaft unter dem 18. Dezember 1889 die Allerhöchste Genehmigung zur Ausgabe weiterer 200 000 Mk. St.-Actien erhalten; aber auch hierdurch wird die Dividende nicht geschmälert und höchstens die Amortisation der St.-Pr.-Actien auf geringere Summen als bisher beschränkt werden. Die Vermehrung des Anlagecapitals hat sich besonders durch die Einrichtung der Bahn für den Personenverkehr und durch die wegen des unausgesetzten Anwachsens des Güterverkehrs nöthigen Erweiterungen der Stationen erforderlich gemacht.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888/89, wie folgt: Erneuerungsfonds 42 862 Mk., Betriebsreservefonds (zur Instandhaltung der Bahn und der Betriebsmittel) 7664 Mk., Bilanzreservefonds 8850 Mk., Dividendenreservefonds mit der Maximalhöhe von 40 000 Mk. bereits voll. Das letzte zum Bericht gezogene Geschäftsjahr 1888/89, welches bis auf die Betriebsausgaben auch das bisher beste ist, hat folgenden Verkehr ergeben: Es wurden 352 634 000 kg Frachten und hierunter 200 680 000 kg Eisenerze mit einer Transporteinnahme von 238 300 Mk. befördert, im Ganzen aber 261 320 Mk. vereinnahmt, während die Betriebsausgaben 45,24 % = 120 178 Mk. und der Betriebsüberschuss demnach 141 142 Mk. betrug, wodurch sich das begebene Anlagecapital mit 12,28 % verzinste. Zur Bewältigung dieses Verkehrs waren 4 Locomotiven und 48 offene Güterwagen als Eigenthum der Gesellschaft vorhanden, doch sind die Letzteren der königlichen Eisenbahndirection Elberfeld miethweise zur freien Verfügung überlassen, während der eigene Wagenbedarf gegen Zahlung von Lauf- und Zeitmiethe seitens jener wieder gedeckt wird, was einen Aufwand von 4614 Mk. erforderte, während die Gesellschaft für die ausgeliehenen Wagen 7008 Mk. erhielt. Das Beamten- und Arbeiterpersonal belief sich auf 46 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Sitz der Gesellschaft ist Siegen; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital ult. 1890: 600 000 Mk. St.-Actien, 454 000 Mk. St.-Pr.-Actien, Beide in Stücken zu 500 Mk. Bei den Generalversammlungen jede Actie beider Sorten 1 Stimme ohne Beschränkung;

ordentliche Generalversammlungen jährlich einmal zwischen 1. April und 31. Juli. Dividendenberechtigung zunächst der St.-Pr.-Actien 6 % event. unter der Zuhülfenahme des Dividendenreservefonds und mit Recht auf Nachzahlung, hierauf St.-Actien bis zu 5 %, Mehrüberschuss zur event. Completirung des Dividendenreservefonds auf 40 000 Mk., weiteres Mehr zur Amortisation der St.-Pr.-Actien. Dividendenzahlung 4 Wochen nach Generalversammlung, spätestens ab ult. August, Verj. 4 Jahre nach Ft., Ausl. der St.-Pr.-Actien im Juli auf folgenden März mit Dividendenberechtigung für abgelaufenes Geschäftsjahr, Verj. der ausgeloosten Stücke nach 4 Jahren. Bei etwaiger Liquidation der Gesellschaft St.-Pr.-Actien betreffs Dividenden und Capitalwerth vor St.-Actien voll zu befriedigen, hierauf St.-Actien nach Nennwerth, Rest auf alle Actien pro rata der Beträge gleichmässig. — Pr.-Oblig. ult. 1890 in Umlauf 100 000 Mk. à 500 Mk., Zf. $4^1/_2$ %, Zt. 2. 1. und 1. 7. Tilgung mit 1000 Mk. plus Zinszuwachs, Ausl. im Juni, zum ersten Male 1890 auf 2. Januar mit Zinsen bis 31. Dezember; Verstärkung der Tilgungsquote und Kündigung auf einmal bereits jetzt zulässig; Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke nach 11 Jahren. — Zahlstellen: Nur die eigene Gesellschaftskasse in Siegen. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Siegener Zeitung und Sieg-Lahn-Zeitung. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ, Betriebsreservefonds mindestens mit $^1/_{10}$ % des Anlagecapitals, doch sind seit 1884/85 alljährlich 1600 Mk. hierzu verwandt, aufzusammeln bis 40 000 Mk. Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns und aufzusammeln auf 10 % des Anlagecapitals; Dividendenreservefonds mit 40 000 Mk. bereits voll und nur hierauf zu erhalten. — Besteuerung und Ankauf nach allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen; ausserdem Gesellschaft verpflichtet, auf Anfordern des Ministers den Betrieb an die Verwaltung einer anschliessenden Bahn (hier also der preussischen Staatsbahn) zu überlassen gegen eine Rente in Höhe des durchschnittlichen Reinüberschusses der letzten 5 Jahre, mindestens aber gegen $4^1/_2$ %. — Börse: Actien und Oblig. sind an keiner Börse eingeführt. — Dividende pro 1888/89: St.-Actien 5 %, St.-Pr.-Actien 6 %.

Geographie. Die Bahn ist 12,80 km lang, liegt an den nördlichen Ausläufern des Westerwaldes und gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Westfalen an. Sie beginnt bei dem Dorfe Eisern, hat vorherrschend nördliche Richtung, geht im Eisernbachthal bis zu dem Dorfe Eiserfeld, tritt hier in das Siegthal und verbleibt in diesem bis Siegen. Auf Station Eiserfeld hat die Bahn den ersten Anschluss an die Staatsbahn (Linie Betzdorf-Siegen des Eisenbahndirectionsbezirks Elberfeld), nachdem sie vorher im Dorfe Eiserfeld die Zweigbahn nach Reinhold Forster Erbstollen entsandt hat. Dann zwischen Eiserfeld und Siegen geht die Zweigbahn nach Hainerhütte ab, die Hauptbahn aber mündet auf Station Siegen in die bereits genannte Staatsbahnlinie. Die Bahn ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, liegt mit 9,08 km auf der öffentlichen Strasse, hat eine Maximalsteigung von 1 : 40 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben.

Ermsthalbahn (Urach-Metzingen).

Geschichte. Da bei der Tracirung des württembergischen Staatsbahnnetzes und speciell der Oberen Neckarbahn die Oberamtsstadt Urach Berücksichtigung nicht hatte finden können, so ent-

schloss man sich in den interessirten Kreisen, behufs Erhaltung und Belebung der dortigen Industrie sowie der Erleichterung des umfangreichen Holzhandels zur Herstellung einer Privatbahn von Urach an die Obere Neckarbahn. Das zu diesem Zweck gebildete Comité erhielt unterm 7. März 1872 die Allerhöchste Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Urach nach der Staatsbahnstation Metzingen, und hierauf constituirte sich am 17. Juni desselben Jahres eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Stuttgart, welcher 1877 aber nach Urach verlegt worden ist. Das auf 903 000 Gulden = 1 548 000 Mk. festgesetzte Grundcapital wurde durch Ausgabe von Actien im Betrage von 780 000 Mk. und von $4^1/_2$procentigen Pr.-Obligationen im Betrage von 768 000 Mk. aufgebracht. Hiervon übernahm die Stadt Urach 60 000 Mk. in Actien und gleichzeitig die Garantie für Verzinsung und Tilgung der Pr.-Obligationen. Der Bau wurde noch 1872 begonnen, die 10,43 km lange Strecke am 27. Dezember 1873 eröffnet und von der Gesellschaft selbst in Betrieb genommen.

Während andere Bahnen so geringer Ausdehnung gegenüber den Bau- und Betriebslasten einer Vollbahn meist nur schwer die ersten Entwickelungsjahre durchkämpfen, gestaltete sich hier, obgleich die Entwickelungsperiode dieses Unternehmens in die Zeit der allgemeinen Geschäftskrisis fiel, der Verkehr von Anfang an so gut und regelmässig, dass schon für das erste Betriebsjahr und weiterhin stets die Vertheilung einer Dividende möglich wurde. Als dann die allgemeine Geschäftslage sich besserte, wuchs auch hier der Verkehr und mit ihm die Rentabilität. Der Erstere hat neuerdings dadurch einen besonderen Aufschwung gewonnen, dass die bei Urach gelegenen Basaltsteinbrüche in Abbau genommen worden sind. Vor Allem aber dankt das Unternehmen seine feste Fundirung und sein Gedeihen der vorzüglich umsichtigen Verwaltung. Für diese spricht schon im Anfang der trotz des gebirgigen Charakters der Bahn nur geringe Bauaufwand, noch mehr aber die auffallend geringen Betriebskosten. Der Erstere stellt sich auf nur 148 846 Mk. für 1 km, und die Letzteren erforderten schon in den ersten Jahren wenig über 40 % der Bruttoeinnahme, sind dann aber nach und nach, besonders seit Einführung des Secundärbetriebes in 1883, noch mehr vermindert worden und betrugen in 1887 nur 30 %. Die Dividenden stellten sich in den einzelnen Jahren, wie folgt:

pro	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882
	2	2	2	2	2	2	2	2	2 %

pro	1883	1884	1885	1886	1887	1888	im Durchschnitt
	3	4	4	4,50	4,50	4,50	2,83 %.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass fast die Hälfte des Anlagecapitals durch eine 4½ procentige Anleihe aufgebracht worden ist, deren Verzinsung und Tilgung jährlich annähernd 40 000 Mk. erfordert, so dass, wenn wie bei den meisten Bahnen das ganze Anlagecapital in Actien bestände, sich die Dividende auf 1 bis 1½ % höher gestellt hätte. Selbstredend kommt der hier gewählte Modus später den Actieninhabern zu Gute, indem nach Beendigung der Amortisation in 1924 der ganze Reinüberschuss auf das nur geringe Actiencapital als Dividende entfällt.

Bei der durch Naturschönheiten bevorzugten Umgegend von Urach wird die Bahn viel von Touristen benutzt, und deshalb erbringt der Personenverkehr auch einen höheren Procentsatz der Gesammteinnahme als bei den meisten anderen Bahnen. Immerhin aber ist der Güterverkehr die Haupteinnahmequelle, und seit Eröffnung der Basaltsteinbrüche in 1886 hat derselbe den Personenverkehr noch mehr überflügelt. Die Haupttransportartikel bildeten früher Brennholz, Getreide und Mühlenfabrikate in Ausfuhr sowie Steinkohlen in Einfuhr, für die Zukunft aber dürfte der Transport von Basaltsteinen die erste Stelle einnehmen.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888 wie folgt: Erneuerungsfonds 49 390 Mk. und Bilanzreservefonds mit 78 000 Mk. Nominalwerth voll, davon 25 405 Mk. baar, Rest in ausgeloosten Obligationen. — Das letzte zum Bericht gezogene Geschäftsjahr 1888 wies folgenden Verkehr auf: Es wurden befördert 107 620 Personen und 46 805 370 kg Frachten, hierfür 43 495 Mk. bezw. 71 002 Mk., im Ganzen aber 126 516 Mk. vereinnahmt. Die Betriebsausgaben betrugen 42 050 Mk. = 34,01 % und der Betriebsüberschuss 84 466 Mk. Zur Bewältigung dieses Verkehrs waren 22 Beamte und Arbeiter, 2 Locomotiven, 8 Personen- und 3 Gepäckwagen vorhanden, während die Güterwagen je nach Bedarf von der württembergischen Staatsbahnverwaltung gestellt werden, wofür 1888 an regulativmässiger Miethe 2392 Mk. zu zahlen waren.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Urach; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand (Direction); das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital: 780 000 Mk. Actien à 600 Mk.; bei den Generalversammlungen jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlungen jährlich einmal innerhalb der erten 6 Kalendermonate in Urach oder in Stuttgart. Dividendenzahlung vom 1. Juli ab, Verj. 5 Jahre nach Ft. — Pr.-Oblig. ult. 1890 in Umlauf 661 500 Mk. in Stücken zu 600, 300 und 150 Mk. Zf. 4½ %. Zt. 2. 1. und 1. 7., bei den Stücken zu 150 Mk. aber nur ganzjährig am 2. Januar. Tilgung nach besonderem Plan bis 1924; Ausl. am 1. 10. auf 2. Januar mit Zinsberechnung bis 31. Dezember a. pr. Verj. der Zinsen 5 Jahre nach Ft., die ausgeloosten Stücke sind solcher nicht unterworfen. — Zahlstellen: Die Gesell-

schaftskasse in Urach, ferner in Stuttgart die Württembergische Vereinsbank, die Württembergische Bankanstalt (vormals Pflaum & Co.) und das Bankhaus Stahl & Federer. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Schwäbischer Mercur und Uracher Amtsblatt. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Ermessen des Aufsichtsraths, Bilanzreservefonds mit 78 000 Mk. bereits voll, Betriebsreservefonds wird nicht geführt. — Besteuerung und Ankauf: Staats- und Gemeindesteuern nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen, staatsseitige Ankaufsberechtigung nach 25 Jahren von Betriebseröffnung, das ist von 1899 ab, gegen Erstattung des einfachen Baucapitals, wobei ein Extrazuschuss bis zu 10 % desselben gezahlt werden kann, wenn Ankauf vor dem fünfzigsten Betriebsjahre erfolgt. Hierbei sind Betriebsmittel, Geräthe, Inventarien und Materialien noch nicht mit inbegriffen, vielmehr muss der Staat diese nach Taxwerth noch besonders bezahlen, kann sie von der Uebernahme aber auch ausschliessen. — Börse und Cours: Actien und Pr.-Oblig. nur in Stuttgart, Cours ult. 1890: Actien 105 %, Pr.-Oblig. 102 %. Dividende pro 1889: 5 %.

Geographie. Die Bahn ist 10,48 km lang, liegt auf der rauhen Alb und gehört der politischen Eintheilung nach dem württembergischen Schwarzwaldkreise an. Sie beginnt bei der Stadt Urach, benutzt bei nordwestlicher Richtung das Ermsthal und mündet auf Station Metzingen in die Obere Neckarbahn. Die Bahn ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat ein Maximallängengefäll von 1 : 80.

Essen-Löninger Eisenbahn.

Geschichte. Löningen ist eine ländliche Ortschaft im Hauptländertheil des Grossherzogthums Oldenburg, liegt westlich der oldenburgischen Staatsbahnlinie Oldenburg-Osnabrück und ist in ihren wirthschaftlichen Verhältnissen vorwiegend auf Landwirthschaft und Viehzucht angewiesen, hat in der Nähe beträchtliche Waldungen, entbehrt aber der sonst in Oldenburg weit verbreiteten Torflager und bedarf deshalb der Anfuhr von Kohlen. Die missliche Lage der Landwirthschaft in allen noch nicht von den Schienenwegen durchschnittenen Gegenden hatte schon vor längerer Zeit auch in diesem Orte den Wunsch nach einer Bahnverbindung rege gemacht, doch verfielen die verschiedenen diesbezüglichen Projecte wegen der leidigen Rentabilitätsfrage. So blieb die Gemeinde auf ihre eigene Kraft angewiesen, hatte aber das Glück, in ihrem Vorstand und in ihrem Amtshauptmann den Verhältnissen gewachsene Männer zu haben und bei der oldenburgischen Staatsbahnverwaltung — welche, wie schon an anderer Stelle gesagt, den Zweck der Staatsbahnen in ihrer hohen Bedeutung für das allgemeine volkswirthschaftliche Wohl des Landes in einer gegenüber anderen Staatsbahnverwaltungen ganz hervorragenden Weise gelten lässt — verständnissvolles Entgegenkommen zu finden. So entschloss sich die Gemeinde, eine

Bahn von Löningen nach der nächsten Staatsbahnstation Essen (nördlich von Quakenbrück) auf eigene Kosten herzustellen, die Staatsbahnverwaltung aber erklärte sich bereit, den Bau für Rechnung der Gemeinde zu übernehmen, eine Ueberschreitung des Kostenanschlages von 400 000 Mk. selbst zu tragen und den Betrieb unter Gestellung der Betriebsmittel gegen 47½ % der Bruttoeinnahmen unkündbar zu besorgen, während 5 % zur Dotirung des Erneuerungsfonds verwandt werden sollen und die anderen 47½ % der Gemeinde Löningen bedingungslos zufliessen. Auf dieser Grundlage erhielt Letztere unterm 6. Januar 1888 die Concession und nahm ihrerseits eine 3½procentige, innerhalb 50 Jahren in gleichen Jahresraten zu amortisirende Anleihe zum Course von 99 % auf. Der Darleiher ist die Spar- und Leihbank in Oldenburg, deren Name als leuchtendes Beispiel gegenüber jenen Grossbanquiers des Geldweltmarktes genannt sein möge, durch welche, wie zur Unterrichtung Uneingeweihter hier gesagt sei, Uebernahmcourse von 68 % (cfr. Seite 396) und von 71 % (cfr. Seite 1026) etc. selbst für bereits fest fundirte Eisenbahnen mit besonders schwarzen Lettern in der Geschichte der deutschen Eisenbahnen verzeichnet sind.

Der Bau begann im Februar 1888 und die Eröffnung der 13,65 km langen Strecke erfolgte am 11. August desselben Jahres. Die Baurechnung wird mit circa 370 000 Mk. abschliessen, so dass der Gemeinde Löningen 30 000 Mk. erspart bleiben werden. Die kilometrische Belastung stellt sich somit für Löningen auf 27 100 Mk., wobei zu berücksichtigen, dass die Betriebsmittel seitens der Staatsbahnverwaltung gestellt werden, dass andererseits aber das Terrain fast durchweg käuflich erworben werden musste, da die Bahn öffentliche Strassen nicht benutzt und nur eine kleine Fläche im Orte Löningen im Werthe von 2500 Mk. unentgeltlich hergegeben worden ist. In der hier noch zu Bericht zu ziehenden Betriebszeit von August bis ult. Dezember 1888 hat die Gesammtbruttoeinnahme 9944 Mk. und der auf Löningen entfallende Theil 4723 Mk. betragen, indes sei hier ausnahmsweise zur Beurtheilung der finanziellen Seite des Unternehmens auch noch das Resultat der Geschäftsjahre 1889 mit 33660 Mk. bezw. 16830 Mk., und 1890 mit 41 000 Mk. bezw. 20 500 Mk. angegeben. Diesem Resultat gegenüber erfordern Verzinsung und Amortisation der Anleihe jährlich 17 000 Mk. und 1938 ist, falls nicht vorher staatsseitiger Ankauf erfolgt, die Bahn lastenfreies Eigenthum der Gemeinde und eine Einnahmequelle für diese zu unumschränkter Verwendung. Der Erneuerungsfonds ist aus der Bruttoeinnahme des Jahres 1888 mit 497 Mk. bei der Betriebsführerin gebildet.

Concession und Geschäftliches. Mit den für den Staat etwa entstehenden Betriebsdefizits hat die Gemeinde durchaus nichts zu thun. Eine Besteuerung der Bahn findet nicht statt. Die Zeitdauer der Concession ist unbeschränkt, doch hat sich der Staat das Recht vorbehalten, jederzeit das Eigenthum der Bahn käuflich zu erwerben gegen Zahlung des Anlagecapitals einschliesslich des Bodenwerthes des unentgeltlich hergegebenen Terrains mit 2500 Mk. und gegen Erstattung der durch die der Gemeinde Löningen zugefallenen 47½ % der Bruttoeinnahme bis zum Verkauf der Bahn etwa nicht gedeckte Verzinsung desselben. Andererseits aber kann der Staat beim Kaufact, falls ihm nachweisbar Betriebsdefizits erwachsen sind und die Gemeinde Löningen in ihren 47½ % mehr erhalten hat, als zur Bedienung der Anleihe erforderlich war, diese letztgedachten Mehrbeträge zur Deckung seiner Defizits beanspruchen.

Geographisch ist die Bahn bereits auf Seite 697 unter III b. behandelt.

Ettlinger Seitenbahn.

Geschichte. Die für die Stadt Ettlingen eingerichtete Station gleichen Namens an der bereits in den vierziger Jahren eröffneten badischen Staatsbahnlinie Mannheim-Karlsruhe-Basel ist von der Stadt etwa 3 km Strassenweg entfernt Aus dieser Veranlassung beschloss 1884 die Stadtgemeinde, auf eigene Kosten eine Zweigbahn von der Stadt nach der Station Ettlingen herzustellen, und erhielt unterm 11. April 1885 die Concession zum Bau derselben als Eisenbahn untergeordneter Bedeutung. Zur Deckung des Anlagecapitals nahm sie eine Anleihe von 115 000 Mk. auf; der Zinsfuss derselben betrug anfänglich 4 %, ist in 1888 aber auf 3½ % herabgesetzt worden; die Amortisation erfolgt jährlich mit 1⅕ % plus Zinszuwachs. — Der Bau wurde von der grossherzoglichen Staatsbahnverwaltung für Rechnung der Stadt ausgeführt und die 2,21 km lange Strecke am 26. August 1885 eröffnet. Die Baukosten betrugen 112 341 Mk., mithin für 1 km 50 833 Mk., wobei zu berücksichtigen, dass die Bahn eigene Betriebsmittel nicht hat. Zur Vermeidung von Missverständnissen gegenüber den Angaben in statistischen dienstlichen Werken, nach welchen die Theilstrecke von Ettlingen Stadt bis Ettlingen Holzhof erst am 15. Juli 1887 eröffnet worden ist, woraus in Verbindung mit der Bezeichnung Holzhof leicht gefolgert werden könnte, dass es sich hier um eine Verlängerung der Bahn nach einem gewerblichen Etablissement gehandelt hätte, ist zu bemerken, dass der „Holzhof“ eine öffentliche Gartenanlage ist, dass die Bahn gleich bis dorthin gebaut worden ist, dass aus örtlichen Rücksichten aber zwischen Stadt und Holzhof zuerst keine Passagiere befördert wurden, dass die

Strecke von den Leerzügen jedoch gleich befahren werden musste, da bei dem Holzhof der Rangirbahnhof angelegt ist.

Den Betrieb besorgt die grossherzogliche Staatsbahnverwaltung unter Gestellung der Beamten und Betriebsmittel gegen Berechnung der Betriebskosten nach vereinbarten Sätzen, verzichtet aber für diejenigen Jahre, in welchen sich das städtische Anlagecapital durch den hiernach verbleibenden Ueberschuss nicht mit 4 % oder darüber verzinst, auf die Beiträge zur Central- und Bezirksverwaltung und zum Gehalt des Streckenbahnmeisters sowie auf die Vergütung für Mitbenutzung des Staatsbahnhofes Ettlingen. Die Bahn dient nur dem Personenverkehr und hat in den drei vollen hier zu Bericht zu ziehenden Betriebsjahren von 1886 bis einschliesslich 1888 Einnahmen von 17 894 Mk. in 1887 bis 19 715 Mk. in 1888 erbracht. Die vertragsmässig der Stadt in Rechnung zu stellenden Betriebsausgaben schwankten zwischen 71,02 % in 1888 und 84,10 % in 1887. Der hiernach der Stadt zugefallene Ueberschuss betrug

pro	1885	1886	1887	1888
	1225	4116	2845	5712 Mk.

Von diesen Beträgen hat die Stadt den ihrerseits zu dotirenden Erneuerungsfonds mit 6 % der Bruttoeinnahme zu belegen, und der übrige Betrag verbleibt ihr zur Bedienung der Anleihe, welche bei 4procentigem Zinsfuss bis 1887 jährlich 5980 Mk., von 1888 ab jedoch nur noch 4305 Mk. erfordert. Der Schwerpunkt liegt für die Stadt in finanzieller Beziehung in der Berechnung der Betriebskosten seitens der Staatsbahnverwaltung, und betreffs dieser nehmen wir auf das in Seite 22 Gesagte Bezug. Im Durchschnitt der vorgedachten 3 Betriebsjahre sind sie ihr mit 6560 Mk. pro 1 km berechnet worden, dem gegenüber bei den selbstständigen deutschen normalspurigen Secundärbahnen für das Jahr 1888 nur 3548 Mk. erscheinen. Sind die hier in Rede stehenden Summen also schon abnorm hoch, so berechnet sich die Staatsbahnverwaltung die ihr nicht nach den vereinbarten Sätzen, sondern thatsächlich erwachsenen Betriebsausgaben doch noch unvergleichlich höher: diese schwankten gegenüber der Bruttoeinnahme zwischen 114,87 % in 1885 und 122,73 % in 1887, so dass sich die Staatsbahnverwaltung schon von den 3⅓ Betriebsjahren aus der Betriebsführung der Bahn einen ziffermässigen Verlust von 26 105 Mk. herausrechnet.

Concession, Geschäftliches. Die Stadtgemeinde hat für die Bahn nur einen Erneuerungsfonds zu führen und diesen alljährlich mit 6 % der Bruttoeinnahme zu dotiren. Die Staatsbahnverwaltung ist berechtigt, die Bahn nach Ablauf der ersten 5 Betriebsjahre in Pacht zu nehmen und nach Ablauf der ersten 10 Betriebsjahre käuflich zu erwerben. Hierbei soll die Pacht auf Grund des Betriebsergebnisses der letztverflossenen 3 Jahre festgesetzt und bei Aende-

rung der Verhältnisse in gewissen Zeiträumen neu geregelt, der Kaufpreis aber auf den 25fachen Betrag des durchschnittlichen Reinertrages der letzten 3 Jahre berechnet werden, wobei jedoch mindestens das erstmalige Anlagecapital zu zahlen bleibt. Die Gemeinde ist betreffs der Bahn zur gesetzlichen Staatssteuer herangezogen. Die Anleihe charakterisirt sich nicht als Eisenbahnpapier, ist übrigens auch nicht an den Börsen eingeführt..

Geographisch ist die Bahn bereits auf Seite 565 unter A 8. behandelt.

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Geschichte. Nachdem die ehemalige Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft von Kiel und Neumünster aus ihre Linien unter Vereinigung in Ascheberg über Eutin nach Neustadt i. H. vorgetrieben hatte, wurde von anderer Stelle aus der Bau einer Eisenbahn von Eutin nach Lübeck ins Auge gefasst, um so eine directe Verbindung der vorgenannten ostholsteinischen Linie mit der Lübeck-Büchener, der Berlin-Hamburger und den mecklenburgischen Bahnen herzustellen. Zunächst suchten die Träger des Projects für das ursprünglich in Actien veranschlagte Anlagecapital von 5 400 000 Mk. eine 4procentige Zinsgarantie zu erlangen, fanden sich dann aber auch bereit, die Herstellung der Bahn unter der Bedingung zu übernehmen, dass staatlicherseits für den in 5procentigen Pr.-Obligationen aufzubringenden Theilbetrag von 3 000 000 Mk. Verzinsung und $^1/_2$procentige Tilgung gewährleistet werde. Als sich die Regierungen der der geographischen Lage nach betheiligten Staaten Oldenburg und Lübeck hierzu bereit erklärt hatten, constituirte sich mit Concession vom 2. bezw. 10. Juli 1870 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen zum Bau und Betrieb der in Rede stehenden Linie Eutin-Lübeck. Das Anlagecapital wurde auf 2 400 000 Mk. in St.-Actien und 3 000 000 Mk. in 5procentigen Pr.-Obligationen = 5 400 000 Mk. festgesetzt und Letztere mit vorgedachter Garantie versehen, der Gesellschaft auch in beiden Staatsgebieten das verwendbare fiscalische Terrain unentgeltlich überwiesen. Für diese Gesammtsumme übernahm das Bauconsortium von Erlanger & Söhne in Frankfurt a. M. Bauausführung und Beschaffung der Betriebsmittel in Generalentreprise. Wegen des Krieges von 1870/71 verzögerte sich die Eröffnung der Bahn bis zum 10. August 1873; dieselbe hat eine Neubaulänge von 32,01 km doch ist ausserdem ein Gleis der Linie Eutin-Neustadt auf 0,99 km zu alleiniger Benutzung in Pacht genommen, so dass sich eine Betriebslänge von 33 km ergiebt. Betreffs Anwendung der Zinsgarantie bleibt noch zu erwähnen, dass von dem nach Abzug der Rücklagen

in die statutenmässigen Fonds verbleibenden Jahresüberschuss zur Bedienung der Pr.-Obligationen zunächst nur 105 000 Mk. verwendet werden, hierauf die St.-Actien bis zu 3½% Dividende erhalten und erst die etwaigen Restüberschüsse zur weiteren Verzinsung und zur Amortisation der Pr.-Obligationen in Anwendung kommen sollten. Was hierbei zur Bedienung der Obligationen fehlt, bleibt von den beiden Garantiestaaten je zur Hälfte zuzuschiessen, und diese erhalten in Höhe der geleisteten Zuschüsse neu auszufertigende Actien mit der Bezeichnung Lit. B, welche jedoch nur bedingten Dividendenanspruch haben.

Die Rentabilität der Bahn ist bisher nur eine äusserst geringe gewesen; die Ausdehnung derselben ist zu unbedeutend und das Verkehrsgebiet zu beengt, als dass der eigene Verkehr sie gegenüber der Capitalsbelastung mit rund 172 000 Mk. pro 1 km und gegenüber den Betriebskosten einer Vollbahn genügend alimentiren könnte, der Durchgangsverkehr aber ist ihr bei der durch die hohe Leistungsfähigkeit der Concurrenzlinien unterstützten Tarifpolitik nur in geringem Masse zugeflossen. Alles in Allem reichten die Betriebsüberschüsse zunächst nicht einmal zur Deckung der erstgedachten 105 000 Mk. hin, so dass von einer Dividende an die St.-Actien nicht die Rede sein konnte und die Garantiestaaten alljährlich mit hohen Beträgen eintreten mussten. Erst nachdem die 5procentigen Pr.-Obligationen mit umlaufend 2 861 000 Mk. per 1. Juli 1882 durch neue 4procentige eingelöst und hierbei die aus den Jahresüberschüssen zur Bedienung derselben zunächst zu entnehmenden Beträge von 105 000 Mk. auf 75 000 Mk. ermässigt worden waren, besserten sich die Verhältnisse zu Gunsten der Actionäre in so weit, dass dieselben von 1883 ab regelmässig wenigstens eine kleine Dividende erhalten konnten, wohl verstanden jedoch nicht aus den Betriebsüberschüssen der Bahn, sondern Dank der Zinsgarantie, und auch die Garantiezuschüsse verringerten sich von da ab entsprechend. Hierzu kam noch eine sichere jährliche Einnahme, indem die Gesellschaft von 1882 ab ihre Strecke auf 4,25 km von Lübeck aus an die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft für deren Zweigbahn nach Travemünde gegen ein jährliches Pachtfixum von 12 000 Mk. zur Mitbenutzung überliess. Bald fand auch das eigene Unternehmen eine Ausdehnung, indem die Gesellschaft mit Concession vom 30. November 1885 eine normalspurige Secundärbahn von ihrer Station Gleschendorf aus nach Flecken und Zuckerfabrik Ahrensböck baute, welche 7,86 km lang 1886 eröffnet wurde. Hierzu hatte die oldenburgische Regierung eine Subvention à fonds perdu von 100 000 Mk. gegeben und die Gesell-

schaft eine 4½ procentige Anleihe von 250 000 Mk. ohne Zinsgarantie aufgenommen. Ist auch besonders durch die Zuckerfabrik eine Erstarkung des Verkehrs bereits eingetreten und weiter für die Zukunft zu erhoffen, so bleibt die finanzielle Lage des Unternehmens doch immer noch eine gedrückte. Das Missgeschick derselben ist, dass zur Aufbringung des ersten Anlagecapitals zur grösseren Hälfte Pr.-Obligationen zumal mit dem hohen Zinsfuss von 5 % ausgegeben werden mussten. Hätte dasselbe durchweg mittelst St.-Actien aufgebracht werden können, so wäre denselben alljährlich wenigstens eine kleine Dividende zugeflossen, so aber haben sie die ersten 10 Jahre hindurch nichts erhalten und die Capitalsbelastung hat sich überdies durch Aushändigung der Actien Lit. B für die geleisteten Zinszuschüsse bis ult. 1888 bereits um 1 198 791 Mk. erhöht und wird sich auch weiterhin noch vermehren. Eine Wendung zum Besseren wäre nur zu erhoffen, wenn auf der ganzen Bahn Secundärbetrieb eingeführt würde, wodurch sich die Betriebsausgaben, welche gegenüber der Bruttoeinnahme bisher zwischen 65,76 % in 1884 und 82,85 % in 1879 und pro Kilometer zwischen 6072 Mk. in 1874 und 7868 Mk. in 1883 geschwankt haben, erfahrungsgemäss wesentlich vermindern würden. — Dieser unserer Ansicht treten, wie wir nicht verschweigen wollen, die Verwaltungsvorstände entgegen. Sie behaupten, durch Einführung des Secundärbetriebes so gut wie nichts zu sparen, und glauben, durch das damit verbundene langsamere Fahren der Personenzüge ungefähr den ganzen Personenverkehr nach Kiel einzubüssen, indem dann Alles den Weg über Oldesloe wählen würde. Hier ist nicht der Ort, darüber zu streiten, aber auch Eutin-Lübeck würde wohl anders darüber denken, wenn es nicht die unbegrenzte Dauer der Zinsgarantie als Rückhalt hätte, ohne welche es mit Vollbetrieb längst dem finanziellen Ruin verfallen wäre, während schon manche Bahn durch Einführung des Secundärbetriebes vor solchem bewahrt geblieben ist.

Die Haupteinnahmequelle bildet der Personenverkehr; derselbe schwankte in den ersten neun Jahren unstät hin und her, wies in dieser Zeit ein Maximum von 246 691 Passagieren und 176 312 Mk. Einnahme in 1875, ein Minimum von 213 859 Passagieren in 1881 und 159 608 Mk. Personengeldeinnahme in 1879 auf, ist von da ab jedoch betreffs Personenzahl und Einnahme alljährlich bis auf 282 599 Passagiere und 211 684 Mk. Einnahme in 1888 gestiegen. Hiervon erbringt der Binnenverkehr die reichliche Hälfte, diesem folgt der directe und dann der Durchgangsverkehr. Im Güterverkehr ist eine noch grössere Unstätigkeit zu erkennen; hier liegen

die Grenzen zwischen 29 882 Tonnen mit 87 645 Mk. Transporteinnahme in 1876 und 61 305 Tonnen bezw. 145 309 Mk. in 1883. Die Haupttransportartikel sind: Getreide, Bau- und Nutzholz, Ziegelsteine, Steinkohlen, künstliche Düngemittel und in neuerer Zeit Bedürfnisse und Erzeugnisse der Zuckerfabrikation. Betreffs der Gesammtbruttoeinnahme ist das letzte hier zum Bericht gezogene Jahr 1888 mit 390 235 Mk. das beste seit Bestehen der Bahn gewesen, und die finanziellen Gesammtresultate ergeben sich aus folgender Tabelle:

	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880
Garantiezuschüsse	61 887	85 156	76 789	92 658	86 872	97 923	115 459	97 811 Mk.
Dividende der Actien Lit. A	0	0	0	0	0	0	0	0 %

	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
Garantiezuschüsse	93 877	69 854	53 454	53 372	53 466	53 434	53 378	53 396 Mk.
Dividende der Actien Lit. A	0	0	1	1,80	1	1	1	1 %.

Hiernach beziffern sich die Garantiezuschüsse und damit die bislang ausgegebenen Actien Lit. B auf 1 198 791 Mk. und der Durchschnitt der an die Actien Lit. A gezahlten Dividende auf 0,4 %. Die Actien Lit. B haben bisher noch keine Dividende erhalten. — Das Vermögen der Gesellschaftsfonds betrug ult. 1888: Bei dem combinirten Reserve- und Erneuerungsfonds 4677 Mk. und bei dem Bilanzreservefonds 5777 Mk. Der Verkehr des letzten zum Bericht gezogenen Jahres 1888 wies folgende Zahlen auf: Es wurden befördert 282 599 Personen, 56 154 000 kg Frachten und hierfür 211 684 Mk. bezw. 144 321 Mk., im Ganzen aber 390 235 Mk vereinnahmt. Die Betriebsausgaben betrugen 261 810 Mk. = 67,09 % der Bruttoeinnahme und 6407 Mk. pro 1 km; es verblieb somit ein Betriebsüberschuss von 128 425 Mk., während die Bedienung der Pr.-Obligationen allein 140 862 Mk. erforderte. Zur Bewältigung dieses Verkehrs waren 99 Beamte und Arbeiter, 8 Locomotiven, 21 Personen- und 55 Lastwagen vorhanden.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Eutin; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Verwaltungsrath (Vorstand). Das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 2 400 000 Mk. Actien Lit. A und 1 252 177 Mk. in Actien Lit. B, Beide in Stücken zu 600 Mk. Bei den Generalversammlungen je 5 Actien beider Sorten 1 Stimme, Maximalstimmrecht einschliesslich Vertretung 20; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal innerhalb der ersten 5 Kalendermonate. Dividende an Actien Lit. A erst nach Dotirung der Fonds, Bedienung der ungarantirten Pr.-Obligationen und Verwendung von 75 000 Mk. zur Bedienung der garantirten Obligationen bis zu 3½ %; hierauf 3½ % Dividende an Actien Lit. B, dann noch restirende Verzinsung und Tilgung der garantirten Pr.-Obligationen und etwaiger Rest als weitere Dividende an Actien A und B gleichmässig pro rata der Beträge. Dividendenzahlung spätestens von

Anfang Juni ab, Verj. 5 Jahre nach Ft. — Pr.-Obligationen ult. 1890 in Umlauf: garantirte 4procentige 2 728 500 Mk. à 1000, 500 und 100 Mk.; ungarantirte 4½procentige 244 600 Mk. à 1000, 500 und 200 Mk.; Zt. beider 2. 1. und 1. 7.; Tilgung Beider mit ½ % plus Zinszuwachs, Ausl. Beider gegen Ende des Jahres auf 1. Juli des folgenden mit Zinsen bis ult. Juni; Verj. der Zinsen 5 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke 10 Jahre nach Ausl. Verstärkung der Tilgungsquote bezw. gänzliche Kündigung auf einmal bei den 4procentigen von 1891 an und bei den 4½procentigen von 1895 an zulässig. — Zahlstellen: in Oldenburg die Landesbank sowie die Spar- und Leihbank; in Lübeck die Commerzbank, in Frankfurt a. M. von Erlanger & Söhne; in Schwerin die Mecklenburgische Bank. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Anzeiger für das Fürstenthum Lübeck in Eutin und die Lübeckeschen Anzeigen. — Dotirung der Fonds: Combinirter Reserve- und Erneuerungsfonds jährlich mit 7500 Mk. aufzusammeln auf 75 000 Mk.; Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Gesammtcapitals. — Besteuerung, Ankauf etc.: Das Grundeigenthum zu den gesetzlichen Abgaben und Lasten herangezogen, über Ankauf nichts vorgesehen. — Börsen und Cours: Actien Lit. A in Berlin, Cours ult. 1890: 50,25 %; Actien Lit. B an keiner; Pr.-Oblig. in Hamburg, Cours ult. 1890: 100,50 %. — Dividende pro 1889: Actien Lit. A 1½ % Lit. B 0 %.

Geographie. Die Bahn ist 39,87 km lang und gehört der politischen Eintheilung nach mit 34,79 km dem oldenburgischen Fürstenthum Lübeck und mit 5,08 km dem Gebiet der freien und Hansestadt Lübeck an. Sie beginnt auf dem preussischen Staatsbahnhofe, benutzt pachtweise auf 0,99 km die Gleiseanlagen der Staatsbahnlinie Eutin-Neustadt, trennt sich hierauf von dieser, verfolgt vorherrschend südöstliche Richtung, entsendet bei Gleschendorf eine in obiger Länge bereits enthaltene Zweigbahn westlich nach Ahrensböck und mündet in Lübeck auf dem Bahnhofe der Lübeck-Büchener Privatbahn. Die Hauptbahn ist eingleisige Vollbahn, die Zweigbahn dagegen ist bereits als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat aber durchweg eigenes Planum und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung beträgt auf der Ersteren 1 : 150, auf der Zweigbahn aber 1 : 60.

Farge-Vegesacker Eisenbahn.

Geschichte. Behufs Anstrebung einer unmittelbaren Eisenbahnverbindung für die auf dem rechten Ufer der unteren Weser nordwestlich von Bremen in der Provinz Hannover gelegenen industriellen Ortschaften Blumenthal und Farge bildete sich 1884 ein besonderes Comité und erhielt unterm 1. August desselben Jahres die Allerhöchste Concession zur Erbauung einer normalspurigen Secundärbahn von Farge über Blumenthal nach Grohn/Vegesack (bislang Endpunkt einer Zweigbahn aus der preussischen Staatsbahnlinie Bremen-Geestemünde) durch eine neu zu bildende Actiengesellschaft. Die Bestimmung des in 1884 erlassenen Gesetzes über die Actiengesellschaften, dass Actien unter 1000 Mk. Nennwerth nicht zur Ausgabe gelangen dürfen, machte die ursprünglichen

Zeichnungen über Actien zu je 300 Mk. hinfällig und verzögerte so die definitive Constituirung der Gesellschaft bis in das Jahr 1888 hinein. Das auf 500 000 Mk. festgesetzte Grundcapital wurde im Verkehrsgebiet der Bahn von Gemeinden, Industriellen und Privaten übernommen. Die Bauausführung erfolgte durch die Gesellschaft selbst, wurde am 16. April 1888 begonnen und so rasch gefördert, dass die 10,44 km lange Bahn am 31. Dezember 1888 eröffnet werden konnte. Den Betrieb hat von Anfang an die königliche Eisenbahndirection Hannover unter Gestellung der Beamten und der Güterwagen je nach Bedarf gegen Berechnung der wirklichen Betriebsausgaben und anderweitiger besonders vereinbarter Sätze übernommen, wobei die Entschädigung für Mitbenutzung des Staatsbahnhofes Vegesack mit jährlich 3000 Mk. und die Bezahlung des Locomotivrangirdienstes mit 2,50 Mk. pro Stunde die wesentlichsten Posten bilden. Die Berechnung für die Güter- und etwa geliehenen Personenwagen erfolgt auf Grund des allgemeinen Wagenregulativs. Von dem hiernach verbleibenden Betriebsüberschuss dotirt die Eisenbahndirection für Rechnung der Gesellschaft Erneuerungs- und Betriebsreservefonds, der dann verbleibende Reinertrag fällt der Gesellschaft zur Bestreitung ihrer eigenen inneren Ausgaben, zur Dotirung des Bilanzreservefonds und zur Bedienung ihres Anlagecapitals zu. In dieser Form gilt der Vertrag für die beiden ersten vollen Betriebsjahre, also bis ult. März 1891, soll dann aber betreffs der laufenden Betriebsausgaben auf eine jährliche Pauschalentschädigung abgeändert werden, während Erneuerung des Oberbaues zu Lasten des Erneuerungsfonds, Ergänzungsbauten, Steuern, Feuerversicherungskosten, Aufwendungen aus ausserordentlichen Ereignissen, Unfällen und Haftpflicht auch dann noch ziffermässig besonders in Rechnung zu stellen bleiben. Im Uebrigen läuft der Vertrag auf unbestimmte Zeit bei beiden Contrahenten zustehendem einjährigen Kündigungsrecht auf Ablauf des nächsten Betriebsjahres. Tritt auf diese Weise Lösung des Vertrages ein, so erhält die Gesellschaft die Gebäude und die Oberbaumaterialien der auf Bahnhof Vegesack für ihre eigenen alleinigen Zwecke hergestellten Anlage in natura zurück oder den Geldwerth derselben, dagegen ist für sie das s. Z. zum Umbau des Staatsbahnhofes Vegesack ihrerseits hingegebene erhebliche Baucapital in solchem Fall verloren.

Die Baurechnung ergab eine ganz bedeutende Ueberschreitung des Voranschlages, besonders dadurch, dass das kostenlos in Aussicht gestellte Terrain schliesslich sogar übermässig hoch bezahlt werden musste, und ferner, dass die Staatsbahnverwaltung wegen

Einführung der Bahn einen umfassenden Umbau des ganzen Bahnhofes Grohn/Vegesack für Rechnung der Gesellschaft vorgenommen hatte. So entstanden schwebende Schulden im Betrage von rund 450 000 Mk., zu deren Tilgung die Gesellschaft bereits vor Eröffnung der Bahn die Aufnahme einer $4^1/_2$ procentigen Anleihe beschliessen musste, indes ist die Genehmigung zu dieser bis ult. 1890 noch nicht eingegangen. Sonach wird sich das Gesammtanlagecapital der Bahn auf 1 000 000 Mk. und für 1 km auf 95 785 Mk. belaufen.

Der Güterverkehr gelangte erst am 25. März 1889 zur Einführung und so erfolgte die Betriebsführung bis ult. März 1889 für Rechnung des Baufonds, indes bringen wir, um ein Bild über die Verkehrsverhältnisse und die finanziellen Aussichten der Bahn zu geben, über den Rahmen unserer Arbeit hinaus die Betriebsresultate des Jahres 1889/90, wie folgt: Es wurden vereinnahmt für den Personenverkehr 23 858 Mk., für den Güterverkehr 52 556 Mk., im Ganzen aber 77 782 Mk.; die Betriebsausgaben betrugen 42 455 Mk. = $54,_{58}$ % jener und der Betriebsüberschuss 35 327 Mk. = $3,_{53}$ % des auf 1 000 000 Mk. angenommenen Anlagecapitals. Hierzu kommt für die Gesellschaft ein freiwilliger Zuschuss von 6672 Mk. seitens zweier industrieller Etablissements als Aequivalent für Frachtersparniss, so dass sich der Gesammtüberschuss auf 41 999 Mk. stellte. Hiervon waren die schwebenden Schulden durchschnittlich mit $4^1/_2$ % zu verzinsen, die statutenmässigen und gesetzlichen Fonds mit 7179 Mk. zu dotiren und andere einmalige Ausgaben von rund 7500 Mk. zu leisten, so dass ein wirklicher Reingewinn von 7500 Mk. verblieb, welcher zur Betheilung der Actionäre mit $1^1/_2$ % Dividende verwendet wurde. Aus diesem Ergebniss schon des ersten Betriebsjahres lässt sich auf eine gedeihliche Zukunft des Unternehmens schliessen, wenn auch das finanzielle Endresultat in Form der Dividenden durch das für eine Secundärbahn hohe Anlagecapital und weiter dadurch beeinträchtigt wird, dass die Hälfte des Anlagecapitals in einer Anleihe bestehen wird, deren Bedienung einschliesslich Amortisation jährlich 5 % und im Verhältniss zum Gesammtanlagecapital also $2^1/_2$ % erfordert. Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1889/90, wie folgt: Erneuerungsfonds 7870 Mk., Reservefonds I 1253 Mk., Bilanzreservefonds 395 Mk. An Betriebsmitteln waren zu derselben Zeit 2 Locomotiven, 3 Personen- und 1 combinirter Gepäck- und Postwagen vorhanden. Betriebsbeamte und Güterwagen stellt die Betriebsführerin, Letztere gegen besondere Berechnung nach dem Wagenregulativ.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Blumenthal (Provinz Hannover); die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital ult. 1890: 500 000 Mk. Actien à 1000 Mk.; bei Generalversammlung jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 7. und 30. 9.; Dividendenzahlung spätestens ab 1. 11. Verj. 4 Jahre nach Ft. — Pr.-Obligationen ult. 1890 noch nicht vorhanden. — Zahlstelle: Die Gesellschaftskasse in Blumenthal. — Obligatorische Publikationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger und die Norddeutsche Volkszeitung in Vegesack. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ. Betriebsreservefonds mindestens mit $^1/_{10}$ % des Anlagecapitals, aufzusammeln bis 30 000 Mk; Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln bis 10 % des Anlagecapitals. — Besteuerung, Ankauf etc.: Nach allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen. Legung des II. Gleises kann vom Ressortminister gefordert werden bei einer Bruttoeinnahme von 16 000 Mk. pro 1 km 3 Jahre hintereinander und Umbau zur Vollbahn jederzeit nach Ermessen; falls Gesellschaft sich weigert, kann käufliche Ueberlassung der Bahn an den Staat oder einen Dritten nach den Sätzen des Eisenbahngesetzes von 1838, mindestens aber gegen Erstattung des aufgewendeten Anlagecapitals verlangt werden. — Börsen und Cours: Papiere an keiner Börse eingeführt. — Dividende pro 1889/90: $1^1/_2$ %.

Geographie. Die Bahn ist 10,44 km lang und liegt mit 10,33 km auf preussischem, mit 0,11 km bei Vegesack aber auf Bremenser Staatsgebiet. Sie bildet die Fortsetzung der preussischen Staatsbahnlinie Burg/Lesum-Vegesack und führt von hier aus in nordwestlicher Richtung auf dem hohen rechten Weserufer über Blumenthal nach Farge, wo sie ohne Fortsetzung endet. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat recht ungünstige Neigungsverhältnisse mit einem Maximum von 1 : 50 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Frankfurter Gütereisenbahn.

Geschichte. Zur Verbindung der bedeutenderen Fabriken von Frankfurt a. O. mit der nördlich der Stadt an der Staatsbahnstrecke Frankfurt-Küstrin gelegenen Braunkohlengrube Vaterland hatte ein Privatmann mit Concession der königlichen Regierung zu Frankfurt a. O. vom 22. Oktober 1881 eine normalspurige, nur dem Güterverkehr dienende Secundärbahn von der genannten Grube und der bei dieser gelegenen staatsseitigen Güterhaltestelle an den Fabriken vorüber bis an die Oder gebaut. Die besonderen Anschlussgleise an die einzelnen Etablissements waren auf Kosten und als Eigenthum der Fabrikbesitzer hergestellt worden, und diese hatten sich contractlich verpflichtet, ihre Frachten in Eingang und Ausgang der neuen Gütereisenbahn zur Beförderung zuzuweisen.

Die abgesehen von den Anschlussgleisen 4,06 km lange Bahn wurde am 19. November 1881 dem öffentlichen Verkehr übergeben und von dem Eigenthümer in eigenen Betrieb genommen. Indes überliess

derselbe das Unternehmen mit Rechnung vom 1. Juli 1882 der unterm 28. Dezember desselben Jahres constituirten „Frankfurter Gütereisenbahngesellschaft" zu Eigenthum und Betrieb und erhielt als Kaufpreis 573 500 Mk. in Actien der neuen Gesellschaft. Das Geschäftscapital dieser belief sich zunächst auf 600 000 Mk. in Actien, indes dehnte sie 1883 das Unternehmen auf Einrichtung des Umschlagverkehrs an ihrer Oderladestelle zu Frankfurt, auf eigene Schlepp- und später auch auf Personen-Dampfschifffahrt, sowie 1888 auf Anlegung eines Verkehrshafens nebst Lagerhäusern, Reparaturwerkstatt und Schiffswerft an der Oder zu Pöpelwitz bei Breslau mit directem Gleiseanschluss an alle in Breslau mündenden Eisenbahnen aus und erhöhte hierzu bezw. zum Erwerb der erforderlichen Schiffe durch Emission weiterer Actien ihr Anlagecapital nach und nach auf 3 000 000 Mk. Der eigene Schifffahrtsverkehr erstreckt sich auf die Wasserstrassen aus Oberschlesien ab Oppeln über Breslau - Frankfurt a. O. bis Stettin, nach Berlin, Magdeburg, Hamburg und bildet die bei Weitem wichtigere Seite des Unternehmens, indem der Eisenbahnverkehr auf die erste Anlage bei Frankfurt a. O. beschränkt geblieben ist. Wohl hat die Gesellschaft auch am Pöpelwitzer Hafen Gleiseanlagen, indes sind diese sachgemäss zum Schifffahrtsverkehr zu rechnen.

Was nun die Verkehrsverhältnisse der Frankfurter Bahnanlage speciell betrifft, so hängen diese gänzlich von dem Geschäftsumsatz der angeschlossenen Fabriken ab, und da die bedeutendste dieser eine Stärkezuckerfabrik ist, so ist der Bahnverkehr hauptsächlich von der jeweiligen Kartoffelernte abhängig. Hieraus erhellt, dass die finanziellen Resultate bedeutenden Schwankungen unterworfen sind. — Ihrem Begründer hat die Bahn aus der Zeit vom 19. 11. 81 bis 30. 6. 82 einen Reingewinn von 27 941 Mk. erbracht, und die Verkehrsresultate seit Uebergang derselben in das Eigenthum der Gesellschaft geben wir nachstehend in Tabellenform, wie folgt:

Geschäftsjahr.	Güterfrequenz in Tonnen. à 1000 kg.	Einnahme.	Betriebsausgaben.	Betriebsüberschuss.
1. 7. 82 bis 31. 3. 83	65 000	58 631 Mk.	26 284 Mk.	32 347 Mk.
1. 4. 83 „ 31. 3. 84	115 900	81 981 „	37 423 „	44 558 „
1. 4. 84 „ 31. 3. 85	113 894	79 262 „	38 522 „	40 740 „
1. 4. 85 „ 31. 3. 86	111 809	78 013 „	46 531 „	31 482 „
1. 4. 86 „ 31. 12. 86	107 799	61 336 „	27 425 „	33 911 „
1887	94 187	66 391 „	33 294 „	33 097 „
1888	97 115	66 367 „	35 154 „	31 213 „

Hiernach bewegten sich die Betriebsausgaben im Verhältniss zu den Bruttoeinnahmen zwischen 44,6 % in 1885/86 und 59,6 % in 1884/85 und betrugen durchschnittlich 49,7 %. — Unter Abrechnung der jährlichen Rücklagen in den noch jetzt für die Bahn getrennt zu führenden Erneuerungsfonds von 9500 Mk. und unter Abrechnung des auf die Bahn entfallenden Antheils an der Rücklage in die für das Gesammtunternehmen gemeinschaftlich geführten Betriebs- und Capitalreservefonds hätte der Reinertrag der Bahn allein für das Anlagecapital dieser in Höhe von 600 000 Mk. ungefähr folgende Dividenden ergeben:

pro 1882/83	83/84	84/85	85/86	1886	1887	1888
6	5,50	5	3,50	5,63	3,63	3,50 %

im Durchschnitt 4,68 %.

Die für das Gesammtanlagecapital des Unternehmens in Wirklichkeit gezahlten Dividenden stellten sich dagegen in den gleichen Jahren von 1882/83 bis einschliesslich 1888 auf 6 %, 6,75 %, 7 %, 5,50 %, 6 %, 6,25 %, 4,50 % und im Durchschnitt auf 6 %. Es erhellt hieraus, dass auch das Eisenbahnunternehmen für sich allein durchaus lebensfähig wäre, dass aber der Schifffahrtsverkehr die finanziell wichtigere und einträglichere Seite des Gesammtunternehmens bildet.

Das Vermögen des Erneuerungsfonds für die Bahnanlage belief sich ult. 1888 auf 56 968 Mk. und dasjenige der Betriebs- und Capitalreservefonds für das Gesammtunternehmen auf 22 299 bezw. 20 254 Mk. Für den Bahnbetrieb waren zu demselben Zeitpunkt 10 Beamte und Arbeiter, 2 Locomotiven und 20 Lastwagen vorhanden, und im Ganzen stand ult. 1888 die Bahnanlage mit 597 613 Mk. zu Buch.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft war zuerst in Frankfurt a. O., ist 1885 aber nach Breslau verlegt worden. Die Repräsentanten des Gesammtunternehmens sind der Aufsichtsrath und der Vorstand (Direction), indes besteht für die Bahn allein noch eine Filiale in Frankfurt a. O. — Das Geschäftsjahr ist seit 1886 das Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: Für das Gesammtunternehmen 3 000 000 Mk. in Stücken zu 500 und 1000 Mk.; hiervon sind auf die Bahnanlage allein 600 000 Mk. zu rechnen. 500 Mk. Actienbesitz geben eine Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlungen jährlich einmal in der ersten Hälfte des Geschäftsjahres. Dividendenzahlung spätestens vom 1. August ab: Verjährung 4 Jahr nach Ablauf des Kalenderjahres der Fälligkeit. — Pr.-Obligationen nicht vorhanden. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse in Breslau und Jakob Landau in Berlin. — Obligatorische Publicationsorgane: Der Deutsche Reichsanzeiger, die Berliner Börsenzeitung, der Berliner Börsencourier, die Frankfurter Oderzeitung und die Breslauer Zeitung. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds für die Bahnanlage jährlich mit 9500 Mk.; Erneuerungsfonds für den

Schifffahrtsbetrieb nach Ermessen des Aufsichtsraths; Betriebsreservefonds für das Gesammtunternehmen statutengemäss mit 1/10 % des Anlagecapitals, in Wirklichkeit aber freiwillig mit 1/5 % desselben, aufzusammeln auf 5 % des Grundcapitals; Capital- (Bilanz-)reservefonds mit 1/20 des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Gesammtcapitals. — **Besteuerung, Ankauf etc. der Bahn:** Grundsteuer, Klassensteuer und Kreisabgaben. Die Concession ist auf die Dauer von 45 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, beschränkt. Bei Ablauf derselben ist regierungsseitig der Stadtgemeinde Frankfurt a. O. das Ankaufsrecht nach den Sätzen des Eisenbahngesetzes von 1838 vorbehalten. — **Börse:** Actien in Berlin und Breslau eingeführt; **Cours derselben** ult. 1890: in Breslau 100 %, in Berlin 94,80 %. — **Dividende** pro 1889: 1/2 % und pro 1890: 5 1/2 %.

Geographie. Die Bahnanlage ist 4,06 km lang, liegt auf dem erhöhten linken Oderufer bei Frankfurt a. O. und gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Brandenburg an. Sie beginnt an der Güterhaltestelle „Grube Vaterland" der Staatsbahnlinie Frankfurt-Küstrin, führt in südöstlicher Richtung bis an die Oderumschlagstelle der Gesellschaft unterhalb der Stadt, ist als normalspurige Secundärbahn gebaut und hat eine Maximalsteigung von 1 : 26.

Frankfurter Verbindungsbahn

siehe unter „Städtische Verbindungs- und Hafenbahn in Frankfurt a. M."

Fürth-Zirndorfer Eisenbahn

siehe unter „Lokalbahn-Actiengesellschaft in München."

Georgs-Marien-Hütten-Eisenbahn.

Geschichte. Der Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein zu Georgmarienhütte bei Osnabrück, welcher sich 1856 als Actiengesellschaft constituirt hatte und Bergbau auf Eisenstein, Steinkohlen und andere Mineralien, die Verhüttung dieser und die weitere Verarbeitung der gewonnenen Rohproducte betreibt, hatte für seinen eigenen inneren Verkehr 1865 eine normalspurige Locomotivbahn von dem Hauptetablissement Georgmarienhütte nach seinen westlich davon gelegenen Erzgruben am Hüggelgebirge, einem Gebirgsrücken auf den nördlichen Ausläufern des Teutoburger Waldes, in Betrieb genommen, welche unter dem Namen Hüggelbahn bekannt ist. Als hierauf von der damaligen Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft der Bau der Venlo-Hamburger Eisenbahn in Angriff

genommen worden war, beschloss die Bergwerksgesellschaft, um ihre Etablissements und Gruben mit dem grossen Eisenbahnnetz in unmittelbare Verbindung zu bringen, die Hüggelbahn an die vorgenannte Linie anzuschliessen, und erhielt unter dem 28. Dezember 1868 die Allerhöchste Concession zum Bau der Anschlussstrecke aus der Hüggelbahn heraus nach der Station Hasbergen bei Osnabrück sowie zur Einführung des öffentlichen Verkehrs auf der Linie Georgmarienhütte-Holthausen-Hasbergen, während der alte Zweig von Holthausen nach den Gruben am Hüggel Grubenbahn blieb. Die vorgedachte Strecke wurde am 2. Januar 1873 dem vollen öffentlichen Verkehr übergeben. Im Jahre 1883 beschloss die Gesellschaft weiterhin den Bau einer normalspurigen Grubenbahn von Hasbergen nach dem Permer Stollen, welcher dicht bei der Station Velpe der Eisenbahnlinie Osnabrück-Rheine liegt. Dieselbe wurde 1886 nur für den eigenen inneren Verkehr in Betrieb genommen und ist auch bis jetzt noch nicht an die eben genannte Linie angeschlossen. Die dem öffentlichen Verkehr dienende Strecke Georgmarienhütte-Hasbergen ist 7,30 km lang, während die Grubenbahnen eine Länge von 13,50 km haben. Auf der Ersteren wurde am 1. November 1877 die Sicherheitsordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung eingeführt, also schon vor dem allgemeinen Inkrafttreten der neuen Bahnordnung. Alle drei Linien bilden einen Vermögensbestandtheil des Bergwerksvereins. Zum Schluss dieser allgemeinen Uebersicht bleibt noch zu erwähnen, dass die preussische Staatsbahnverwaltung bei Erbauung der 1886 eröffneten Linie Osnabrück-Brackwede von deren Station Oesede aus ein Anschlussgeleis nach Georgmarienhütte hergestellt hat, so dass die Linien des Bergwerksvereins auch nach Osten hin einen unmittelbaren Anschluss an das grosse Bahnnetz haben.

Was nun speciell die dem öffentlichen Verkehr dienende Linie Georgmarienhütte-Hasbergen betrifft, mit der wir hinfort allein zu thun haben, so stand das für diese einschliesslich der Betriebsmittel aufgewendete Anlagecapital ult. 1888 mit 1 741 322 Mk. zu Buch, und es beziffert sich somit 1 km auf 238 537 Mk. — Selbstredend ist der Güterverkehr bei Weitem überwiegend, und die Haupttransportartikel desselben sind Roheisen, Hochofenschlacken, Schlackencement, gusseiserne Muffen- und Flantschenröhren sowie eiserne Barrierentheile in Versand, Kohlen, Coaks, Eisenerze, feuerfeste Steine, Stabeisen, Bleche, Grubenhölzer und andere Materialien für Gruben- und Hüttenbedarf dagegen in Empfang. Betreffs der Kohlentransporte ist zu bemerken, dass der eigene Bergbau auf Kohlen wegen äusserst schwierigen und kostspieligen Betriebes in

den betreffenden Gruben ganz unbedeutend ist, so dass Kohlen im Versand überhaupt nicht, vielmehr als Haupttransportartikel in Empfang erscheinen. Die Bahn wirthschaftet meist mit einem nur geringen Ueberschuss, öfters sogar mit einem kleinen Defizit, indes ist hierbei nicht zu vergessen, dass die directen Einnahmen derselben überhaupt nebensächlich sind, ihr Hauptgewinn vielmehr in dem aus ihr dem Gesammtunternehmen erwachsenden Vortheil liegt, und dass die Bahn als Grubenbahn ohne öffentlichen Verkehr gar keine directen Einnahmen erbringen, sondern nur Ausgaben verursachen würde. Die directen finanziellen Resultate der Bahn stellten sich in den letzten fünf zum Bericht gezogenen Jahren von 1884 bis einschliesslich 1888, wie folgt:

pro	1884	1885	1886	1887	1888	
Betriebseinnahme	170 260	184 025	160 512	160 578	166 533	Mk.
Betriebsausgabe	162 872	169 043	166 310	170 454	153 810	„
Endresultat	+ 7 388	+ 14 982	— 5 798	— 9 876	+ 12 723	„

Das Vermögen des für die Bahnanlage besonders bestimmten combinirten Reserve- und Erneuerungsfonds belief sich ult. 1888 auf 23 000 Mk., und an Betriebsmitteln waren zu demselben Zeitpunkt 3 Locomotiven, 3 Personen- und 10 Lastwagen vorhanden.

Geschäftliches. Die Bahn bildet einen Bestandtheil des Gesammtunternehmens. Der Sitz der Gesellschaft ist Georgmarienhütte bei Osnabrück; das Geschäftsjahr derselben umfasst die Zeit vom 1. Juli des laufenden bis zum letzten Juni des folgenden Jahres, die Betriebsergebnisse der dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahn aber werden auch für das Kalenderjahr zusammen gestellt. Für diese wird, wie schon angegeben, ein besonderer combinirter Reserve- und Erneuerungsfonds geführt.

Geographie. Die Bahn ist 7,30 km lang, liegt auf den nördlichen Ausläufern des Teutoburger Waldes und gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Hannover an. Sie beginnt bei Georgmarienhütte auf eigenem Bahnhofe, steht rückwärts aber durch ein Anschlussgeleis mit der Staatsbahnlinie Osnabrück-Brackwede in Verbindung und führt in nordwestlicher Richtung über Holthausen nach Hasbergen, wo sie wiederum einen eigenen Bahnhof besitzt, welcher aber gleichfalls directen Anschluss an den Staatsbahnhof Hasbergen der Linie Venlo-Hamburg hat. Aus dieser dem öffentlichen Verkehr dienenden Linie zweigen die zusammen 13,50 km langen Grubenbahnen westlich von Holthausen nach dem Hüggel und kurz vor Hasbergen westlich nach dem Permer Stollen ab. Diese Letztere schneidet die Linie Venlo-Hamburg und endet kurz vor dem Bahnhofe Velpe der Staatsbahnlinie Osnabrück-Rheine. Mit ihrer Endstrecke liegt sie in der Provinz Westfalen. Georgmarienhütte-Hasbergen ist als eingleisige Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit 2 Minuten Fahrgeschwindigkeit pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 60.

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

Der Bergbau und die Hüttenindustrie des von der Natur so reich gesegneten Harzes war durch die Bevorzugung der für die Eisenbahnen leichter zugänglichen Bergreviere erheblich zurückgegangen; Alles kam darauf an, auch hier Schienenwege zu erhalten. In dem östlichsten Theil des Harzes stellten sich das Eisenhüttenwerk Mägdesprung und die inmitten eines Bergwerkreviers gelegene betriebsame Stadt Harzgerode an die Spitze dieser Bestrebungen. Man plante die Erbauung einer Eisenbahn von Gernrode südlich über die beiden genannten Orte und weiter durch den ganzen östlichen Harz bis an die preussische Staatsbahnlinie Halle-Nordhausen. Da jene Bahn bei den unzweifelhaft hohen Anlagekosten fürs Erste Aussicht auf höhere Rentabilität nicht bot, vielmehr der Zweck derselben in dem volkswirthschaftlichen Nutzen gipfelte, so wandte man sich wegen finanzieller Unterstützung an die Regierungen der beiden der geographischen Lage nach betheiligten Staaten Preussen und Anhalt. Der preussische Ressortminister aber lehnte, obgleich der weitaus grössere Theil der beabsichtigten Bahn innerhalb Preussens zu liegen gekommen wäre, derartige Unterstützung ab, und so verfiel das Project in seinem südlichen Theil von Harzgerode aus von selbst. Um so günstiger gestalteten sich aber die Aussichten für den nördlichen Theil, da 1883 preussischerseits die Ausführung der Linie Quedlinburg-Gernrode-Ballenstedt angeordnet worden war und der Verkehr des jetzt nur noch in Rede stehenden anhaltischen Theiles vom Harz von jeher nach Quedlinburg gravitirte. Nachdem die herzogliche Regierung namhafte Betheiligung am Anlagecapital sowie kostenlose Hergabe des verwendbaren landesherrlichen und fiscalischen Terrains zugesichert hatte, constituirte sich mit Concession vom 14. Oktober 1886 am 10. Januar 1887 eine besondere Actiengesellschaft unter obigem Namen mit einem Anlagecapital von 900 000 Mk. Hiervon übernahm die anhaltische Regierung 300 000 Mk. St.-Actien, die andere Hälfte dieser Sorte wurde von dem Kreise Ballenstedt, den betheiligten Gemeinden und Privatinteressenten gezeichnet, die mit einer Vorzugsdividende von $4^1/_2$ % ausgestatteten 300 000 Mk. Actien Lit. A aber übernahm die mit der Bauausführung und dem späteren Betrieb beauftragte Lokalbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Hostmann & Co. zu Hannover. Dieselbe erhielt für die Bauausführung der mit 1 m Spurweite herzustellenden Schmalspurbahn und für Beschaffung der Betriebsmittel 850 000 Mk., und die restirenden 50 000 Mk. verblieben der Gesellschaft zur Bestreitung

der Grunderwerbskosten. Der Bau war bereits im September 1886 mit vorläufiger Genehmigung begonnen worden, die Eröffnung der ersten Theilstrecke Gernrode-Mägdesprung erfolgte am 7. August 1887, die der ganzen 17,50 km langen Bahn aber in Folge der grossen Schwierigkeiten beim Bau der Reststrecke erst am 1. Juli 1888. Die kilometrische Belastung beträgt hiernach 51 428 Mk. — Der Betrieb ist zunächst auf die Dauer von 12 Jahren an genannte Betriebsgesellschaft überlassen. Dieselbe erhält für die Betriebsführung für die Unterhaltung der Bahn und für die Uebernahme aller Unfall- und Haftpflichtsachen auf die ersten drei Betriebsjahre 60 % und vom vierten an 55 % der Bruttoeinnahme, so dass für die Eisenbahngesellschaft zunächst 40 und später 45 % verbleiben, doch sind hierbei der Betriebsführerin pro Jahr 45 000 Mk. als Mindestentschädigung verbürgt derart, dass der aus der procentuellen Vertheilung für die Betriebsführerin gegenüber dieser Mindestentschädigung sich ergebende Fehlbetrag von der Eisenbahngesellschaft aus ihren procentuellen Antheilen ergänzt werden muss Die Dotirung der vorgeschriebenen Fonds ist Sache der Eisenbahngesellschaft.

Die erste Betriebsperiode umfasste die Zeit von Eröffnung der ersten Theilstrecke am 7. August 1887 bis zum Schluss des Eröffnungsmonats der ganzen Bahn, d. h. bis zum 31. Juli 1888. Mit Rücksicht auf den Theilbetrieb in dieser Periode sei hier nur das finanzielle Endresultat angeführt: Die Gesammtbruttoeinnahme betrug 34 123 Mk.; hiervon erhielten entsprechend der ihnen zugesicherten Mindestentschädigung die Betriebsführer 28 575 Mk. und die Eisenbahngesellschaft 5548 Mk. Da die Betriebsausgaben 33 462 Mk. erfordert hatten, so ergab sich für die Betriebsführer ein Defizit von 4487 Mk. — Wegen Ueberleitung auf das statutenmässige Etatsjahr umfasste die zweite Betriebsperiode die Zeit vom 1. August 1888 bis 31. März 1889, mithin nur 8 Monate, aber durchweg mit vollem Betrieb. Es wurden in dieser Zeit 33 314 Personen und 7684 Tonnen Frachten befördert, hierfür 20 889 Mk. bezw. 20 770 Mk., im Ganzen aber 42 736 Mk. vereinnahmt. Hiervon erhielten, wiederum unter Ansatz der Minimalentschädigung, die Betriebsführer 30 000 Mk. und die Eisenbahngesellschaft 12 736 Mk; da die Betriebsausgaben 38 252 Mk. erfordert hatten, so ergab sich für die Betriebsführer ein Defizit von 8252 Mk. Da die Eisenbahngesellschaft aus den Ergebnissen des Theilbetriebes die vorgeschriebenen Fonds noch nicht zu bilden brauchte und die Vorzugsactien noch aus dem Baufonds zu bedienen waren, so überschrieb sie ihren Einnahmetheil aus 1887/88 auf

1888/89, bildete aber aus dem so zusammengesetzten Reingewinn des Letzteren die vorgeschriebenen Fonds und zahlte an die bevorzugten Actien Lit. A die statutenmässige Dividende von $4^1/_2$ %. — Was die Verkehrsentwickelung betrifft, so übersteigen schon die bisherigen Ergebnisse die Voranschläge, und wir haben es hier demnach mit einem lebensfähigen, durch und durch gesunden Unternehmen zu thun; auch für die Betriebsführer werden sich die Verhältnisse bald günstiger gestalten und die bisherigen geringen Defizits in Fortfall kommen, denn die Betriebsausgaben sind schon überall in den ersten Jahren am höchsten, hier spricht aber noch der Theilbetrieb der ersten Periode sowie ganz besonders der Umstand mit, dass vorläufig zwei Drittheile der Frachten sich harzein, also bergauf bewegen und dass hiernach ausserdem etwa die Hälfte der Wagen den Weg leer zurück machen müssen. Betreffs der Art des Betriebsvertrages wollen wir das bei Altona-Kaltenkirchen Gesagte nochmals wiederholen, dass die procentuelle Theilung der Bruttoeinnahme das rationellste und zweifellos gerechteste Princip ist; dabei entspricht das hier angenommene Theilungsverhältniss und die zugebilligte Mindestentschädigung den erfahrungsgemässen procentuellen bezw. bei zunächst noch zu geringen Bruttoeinnahmen den kilometrischen Betriebskosten.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888/89. wie folgt: Erneuerungsfonds 1200 Mk., Unfallreservefonds 600 Mk., Bilanzreservefonds 600 Mk. An Betriebsmitteln waren zu demselben Zeitpunkt 4 Locomotiven, 9 Personen- und 32 Lastwagen vorhanden, und das Beamten- und Arbeiterpersonal belief sich auf 22 Köpfe.

Ueber den eigentlichen Rahmen unserer Arbeit hinaus ist hier noch der neuerlichen, verhältnissmässig bedeutenden Erweiterung des Unternehmens zu gedenken. Entgegen der ersten Absicht, eine Bahn durch den östlichen Harz von Norden nach Süden zu schaffen, richtet sich dieselbe nach Westen weiter in den Harz hinein und hat den Zweck, die Ortschaften des Selkethals, die dortigen Hüttenwerke und Flussspathgruben bis nach Günthersberge sowie weiter die braunschweigischen Ortschaften Stiege und Hasselfelde in das Eisenbahnnetz zu ziehen und die hiesigen bedeutenden fiscalischen Forsten von Anhalt und Braunschweig mehr nutzbar zu machen. Wegen des ablehnenden Verhaltens des braunschweigischen Landtages betreffs finanzieller Subventionirung der Endstrecke Günthersberge-Hasselfelde erstreckte sich die Erweiterung zunächst nur auf die $12{,}50$ km lange Selkethalstrecke Alexisbad-Günthersberge. Zu dieser gleichfalls ganz im Anhaltischen gele-

genen Linie erhielt die Gesellschaft unterm 21. September 1888 die Concession sowie die Genehmigung zur Ausgabe von 350 000 Mk. Actien Lit. B und 300 000 Mk. bevorzugter Actien Lit. A. Die Ersteren sind mit 200 000 Mk. von der anhaltischen Regierung und mit 150 000 Mk. vom Kreise Ballenstedt, von den Stadtgemeinden Quedlinburg und Günthersberge sowie von dem Harzer Bergwerksverein Neudorf, die bevorzugten Actien aber von zwei Bankinstituten übernommen worden. Bauausführung und Vermehrung der Betriebsmittel geschah wieder durch Hostmann & Co. in Generalentreprise für 600 000 Mk., und auch der Betrieb ist auf die Dauer des ersten Vertrages gegen die gleiche procentuelle Bruttoeinnahme (mit 60 % bis 31. März 1892), jedoch unter Erhöhung der Mindestentschädigung für Gernrode - Harzgerode - Günthersberge auf 70 000 Mk. an diese übertragen. Die Eröffnung der Bahn erfolgte streckenweise bis 1. Juni 1890. Nachdem der braunschweigische Landtag in seiner Frühjahrssession 1890 die Bewilligung einer Landesbeihülfe à fonds perdu bis zum Betrage von 230 000 Mk. für die Endstrecke Günthersberge-Hasselfelde beschlossen hatte, ist nunmehr auch diese der Gesellschaft concessionirt worden, indes trägt sich die Letztere noch mit weiteren Projecten, um doch noch den Anschluss gegen Nordhausen zu erreichen.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Harzgerode; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital für die bis ult. 1890 eröffneten Strecken 950 000 Mk. Actien Lit. B (St.-Actien) und 600 000 Mk. Actien Lit. A (bevorzugte), Beide in Stücken zu 1000 Mk. Jede Actie beider Sorten 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 7. und 30. 9. Actien A $4^1/_2$ % Vorzugsdividende ohne Recht auf Nachzahlung, hierauf Actien B bis 5 % Dividende, Rest unter alle Actien beider Sorten gleichmässig. Bei etwaiger Auflösung der Gesellschaft Capitalwerth der Actien A vor B zu decken. Dividendenzahlung spätestens vom 1. November ab, Verj. 3 Jahre nach Ft. — Pr.-Oblig. nicht vorhanden. — Zahlstelle: Bankhaus G. Vogler in Quedlinburg. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Anhaltischer Staatsanzeiger, Magdeburgische Zeitung. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach besonderer Bestimmung des anhaltischen Ministeriums nach Anhörung des Gesellschaftsvorstandes, in 1888/89 mit 100 Mk., in 1889/90 mit 200 Mk. pro 1 km; Unfallreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns; Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Gesammtanlagecapitals. — Besteuerung und Ankauf: Ohne besondere Besteuerung. Ankauf nicht vorbehalten. — Börse: Bis jetzt nicht eingeführt. — Dividende pro 1889/90: Actien Lit. B 0 %, alte Lit. A $4^1/_2$ %, neue aus Baufonds 4 %.

Geographie. Die Stammbahn Gernrode-Harzgerode ist 17,50 km lang, liegt auf dem nordöstlichen Theil des Harzes und gehört der politischen Eintheilung nach dem westlichen getrennt liegenden Theil des Herzogthums Anhalt an. Sie

beginnt auf dem preussischen Staatsbahnhofe Gernrode, führt in südlicher Richtung zunächst bis Mägdesprung, tritt hier in das Selkethal und passt sich den zahlreichen Krümmungen desselben an, woraus sich bis Alexisbad eine südwestliche und von da ab bis zum Endpunkte Harzgerode eine südöstliche Richtung ergiebt. Die Bahn hat durchweg eigenes Planum und eine Maximalsteigung von 1 : 25. Die im ersten Theil des Werkes noch nicht mit in Ansatz gekommene Linie Alexisbad-Günthersberge ist 12,50 km lang und liegt gleichfalls ganz innerhalb anhaltischen Gebiets. Sie zweigt bei Alexisbad von der Stammbahn ab und benutzt durchweg das Selkethal. Hieraus ergiebt sich zunächst bis Lindenberg eine südwestliche und von da bis Günthersberge nordwestliche Richtung. Auch diese Linie hat durchweg eigenes Planum und eine Maximalsteigung von 1 : 30. Die Spurweite beträgt bei beiden Linien 1 Meter und die Fahrgeschwindigkeit 4 Minuten pro 1 km. Von Günthersberge ist die Fortsetzung der Bahn nordwestlich nach Hasselfelde im Bau.

Glasow-Berlinchener Eisenbahn.

Geschichte. Nachdem die Stargard-Küstriner Eisenbahn 1882 eröffnet worden war, constituirte sich am 10. März 1883 zwecks Erbauung einer normalspurigen Secundärbahn aus dieser von Glasow aus östlich nach der Stadt Berlinchen eine neue Actiengesellschaft unter obigem Namen und erhielt am 30. Juni desselben Jahres die Allerhöchste Concession. Das Anlagecapital war auf 950 000 Mk. je zur Hälfte in St.- und St.-Pr.-Actien festgesetzt worden, und hiervon übernahmen die Provinz Brandenburg 180 000 Mk., der zuständige Kreis Soldin 200 000 Mk. und die Stadt Berlinchen 50 000 Mk., so dass zur freien Zeichnung 520 000 Mk. verblieben. Die Herstellung der Bahn einschliesslich Beschaffung der Betriebsmittel wurde an den Eisenbahnunternehmer Bachstein in Generalentreprise übertragen, von diesem der Bau mit vorläufiger Genehmigung bereits im Mai 1883 begonnen und die 18,01 km lange Bahn am 31. Oktober 1883 dem Verkehr übergeben. Auch der Betrieb ist in einem sogenannten Garantievertrage auf die Dauer von zunächst zehn Jahren derart an den genannten Eisenbahnunternehmer überlassen, dass er die gesammten Bruttoeinnahmen aus dem Betrieb und der Verwaltung der Bahn erhält, seinerseits die Betriebsausgaben und die Verpflichtungen aus allen Betriebsunfällen zu tragen, den Erneuerungs- und Reservefonds zu dotiren und bei einer Bruttoeinnahme bis zu 90 000 Mk. herauf eine feste Pacht (dieser Ausdruck ist allerdings im Vertrage vermieden) von 25 875 Mk. zu zahlen hat, wovon die St.-Pr.-Actien die statutenmässige Dividende von $4^1/_2$ % mit zusammen 21 375 Mk. erhalten, so dass der Gesellschaft zur Deckung der eigenen Verwaltungsunkosten etc. 4500 Mk. verbleiben. Bei

einer Bruttoeinnahme über 90 000 Mk. bis zu 122 062 Mk. herauf aber hat der Unternehmer ausser der erstgenannten Summe zwei Dritttheile dieses Mehrbetrages und bei einer noch höheren Bruttoeinnahme von dieser wiederum die Hälfte an die Gesellschaft zu zahlen. Andererseits erhält er aber für diejenigen Jahre, in welchen die Bruttoeinnahmen weniger als 90 000 Mk. betragen haben, die späteren Ueberschüsse über 90 000 Mk. Bruttoeinnahme so lange allein und unverkürzt, bis jene Fehlbeträge gedeckt sind. Hierin liegt der Schwerpunkt des Vertrages: durch diese letzt genannte Bedingung hat sich der Unternehmer eine Bruttoeinnahme von 90 000 Mk (= 5000 Mk. pro 1 km) und hierin etwa 54 000 Mk. zur Deckung der Betriebsausgaben sowie als Aequivalent für das sogenannte Betriebsrisico gewissermassen gesichert. Letztere Zahl ergiebt sich durch Abzug der vertragsmässigen Garantiesumme im Betrage von 25 875 Mk. plus 1000 Mk. Rücklage in den Reservefonds, plus rund 9000 Mk. in den Erneuerungsfonds (als ungefähre Rücklage von 10 % der Bruttoeinnahme). Der Anspruch auf eine kilometrische Bruttoeinnahme von 5000 Mk. ist aber bei einer Lokalbahn, deren Verkehrsgebiet nur kleine Ortschaften mit Landwirthschaft und Kleingewerbe umfasst, ein ganz erheblicher, und die beanspruchte Schlusssumme von 54 000 Mk. ergiebt pro 1 km 3000 Mk., während die bisherige kilometrische Betriebsausgabe im Durchschnitt nur 1726 Mk. betragen hat — Ohne Beeinträchtigung dieses Betriebs- bezw. Garantievertrages mit dem Eisenbahnunternehmer Bachstein hat die Glasow-Berlinchener Eisenbahngesellschaft im Vertrage vom 23. September 1884, welcher unterm 15. April 1885 die Allerhöchste Bestätigung gefunden hat, Verwaltung und Betrieb ihrer Bahn an die Stargard-Küstriner Eisenbahngesellschaft, welche ihrerseits auch wieder in einem analogen Betriebs- bezw. Garantievertrage mit dem Eisenbahnunternehmer Bachstein liirt ist, überlassen. Inhaltlich desselben werden die Kosten der Betriebsleitung und Verwaltung beider Bahnen nach dem Verhältniss der Bruttoeinnahmen vertheilt, und nur die Aufwendung für den Aufsichtsrath und für die Generalversammlungen werden von jeder der beiden Gesellschaften für sich selbst getragen. Dieser Vertrag zwischen den beiden Gesellschaften gilt zunächst für die Dauer des Bachsteinschen Betriebs- bezw. Garantievertrages, mangels vorheriger einjähriger Kündigung aber stillschweigend immer auf je fünf Jahre verlängert. Nach etwaiger Auflösung des Bachsteinschen Betriebsvertrages werden die Kosten für die allgemeine Verwaltung beider Bahnen wiederum nach dem Verhältniss der Brutto-

einnahmen berechnet, die Kosten für Unterhaltung der eigenen Bahnanlage hat Glasow-Berlinchen allein zu tragen, und die Kosten für die Transportverwaltung werden theils nach Verhältniss der durchlaufenen Locomotiv- und Wagen-Achskilometer zwischen die beiden Verwaltungen vertheilt, theils betreffs der eigenen Strecke für jede besonders berechnet.

Was nun die Gestaltung des Verkehrs betrifft, so ist anzuführen, dass der Personenverkehr und die Einnahme daraus bei geringen Schwankungen sich zwischen 26 768 Personen in 1884/85 und 32 087 Personen in 1888/89 bezw. zwischen 18 285 Mk. in 1887/88 und 19 226 Mk. in 1888/89 bewegt hat, während der Güterverkehr von 18 440 Tonnen bezw. 31 008 Mk. in 1884/85 alljährlich bis auf 35 075 Tonnen mit 49 202 Mk. Einnahme in 1888/89 gestiegen ist. Die gesammten Bruttoeinnahmen, welche dem Betriebs- bezw. Garantievertrage nach für die Gesellschaft betreffs der augenblicklichen Rentabilitätsfrage freilich gleichgültig, wegen der späteren Rückrechnungen aber besonders wichtig sind, setzten mit 55 392 Mk. in 1884/85 ein, sind mit Ausnahme eines geringen Rückganges im Jahre 1887/88 stets gestiegen und haben in 1888/89 den Betrag von 73 881 Mk. ergeben. Hiernach dürften sie sich noch eine längere Reihe von Jahren unter der Stichsumme von 90 000 Mk. halten und die Gesellschaft nur auf die fixirten Beträge angewiesen sein. Das finanzielle Endresultat ergiebt sich bei dem Charakter des Vertrages aus den seitens des Unternehmers zur Erfüllung seiner Zahlungsverbindlichkeiten geleisteten Zuschüsse bezw. aus den demselben zugeflossenen Ueberschüssen, und es stellten sich diese für die einzelnen Jahre, wie folgt:

pro 1883/84 5 Monate	1884/85	1885/86	1886/87	1887/88	1888/89
— 3945	— 9609	— 303	+ 3589	+ 2988	+ 9327 Mk.

Demnach hat der Unternehmer bis incl. 1888/89 als Aequivalent für sein Risico 2047 Mk. erübrigt. Das finanzielle Endresultat der Gesellschaft belief sich alljährlich auf die vertragsmässig garantirte Dividende von 4½ % an die St.-Pr.-Actien, während die St.-Actien immer leer ausgingen. Bei Selbstbetrieb hätten sich die Dividenden wie folgt gestellt:

pro	1883/84	1884/85	1885/86	1886/87	1887/88	1888/89
St.-Actien	0	0	0	0,75	0,62	1,96 %
St.-Pr.-Actien	3,66	2,47	4,43	4,50	4,50	4,50 %

die St.-Actien also bereits seit 1886/87 Dividende erhalten können, während in Wirklichkeit statt dessen unter der Wucht des Garantievertrages die alljährlichen Fehlbeträge an einer Jahres-

bruttoeinnahme von 90 000 Mk. für die Gesellschaft zu einer bedingungsweisen Schuld von 137 687 Mk. geworden sind, die zweifellos noch erhöht wird und erst gedeckt sein muss, ehe die St.-Actien eine Dividende erhalten können. Das bisherige Resultat des Betriebsvertrages besteht für die Gesellschaft also darin, dass den St.-Pr.-Actien für die ersten drei Jahre ein Dividendenbetrag von zusammen 2,94 % gerettet worden, den St.-Actien dagegen schon jetzt ein Dividendenbetrag von 3,33 %, ausserdem aber in vorstehenden 137 687 Mk. ein solcher von 28,98 % für die Zukunft verloren ist. — Ausser obiger bedingungsweisen hat die Gesellschaft noch eine unmittelbare schwebende Schuld an den Unternehmer im Betrage von 16 318 Mk. für Erweiterung und Ausrüstung der Bahnanlagen.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888/89, wie folgt: Erneuerungsfonds 39 923 Mk., Specialreservefonds 5844 Mk., Nebenerneuerungsfonds 5266 Mk., Bilanzreservefonds 3206 Mk. An Betriebsmitteln waren 2 Locomotiven, 3 Personen- und 15 Lastwagen vorhanden; das Beamten- und Arbeiterpersonal belief sich auf 21 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Küstrin; die Repräsentanten derselben sind der eigene Aufsichtsrath und die Direction der Stargard-Küstriner Eisenbahngesellschaft; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital ult. 1890: 475 000 Mk. St.-Actien und 475 000 Mk. St.-Pr.-Actien à 500 Mk.; jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 7. und 30. 9. St.-Pr.-Actien 4½ % Vorzugsdividende ohne Recht auf Nachzahlung, hierauf St.-Actien gleichfalls bis 4½ %, vom Rest zwei Drittheile an St.-Actien und ein Drittheil an St.-Pr.-Actien. Auszahlung vom 1. 8. ab. Verj. vier Jahre nach Ft. Bei Auflösung der Gesellschaft St.-Pr.-Actien vor St.-Actien voll auszuzahlen. — Pr.-Obligationen nicht vorhanden. — Zahlstellen: Die Kur- und Neumärkische Ritterschaftliche Darlehenskasse zu Berlin. — Obligatorisches Publicationsorgan nur der Deutsche Reichsanzeiger. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ, Specialreservefonds nach Beschluss des Aufsichtsraths, bisher stets 1000 Mk., aufzusammeln auf 20 000 Mk., Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Anlagecapitals, Nebenerneuerungsfonds mit 900 Mk. — Besteuerung und Ankauf: nach allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen, jedoch ist die Gesellschaft verpflichtet, falls sie sich weigert, auf Anfordern des Ressortministers die Bahn zur Vollbahn umzubauen, das Eigenthum an derselben gegen die im Eisenbahngrundgesetz von 1838 bestimmten Sätze, mindestens aber gegen Zahlung des verwendeten Anlagecapitals an den Staat oder an einen von diesem zu bezeichnenden Dritten abzutreten. — Börse: Actien nicht eingeführt. — Dividende pro 1889/90: St.-Actien 0 %, St.-Pr.-Actien 4½ %.

Geographie. Die Bahn ist 18,01 km lang, liegt im norddeutschen Tieflande und gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Brandenburg

an. Sie beginnt auf Station Glasow der Stargard-Küstriner Eisenbahn und führt in östlicher Richtung ohne jedwedes Terrainhinderniss bis zu ihrem Endpunkte Berlinchen. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, liegt mit 2,8 km in Steigungen über 1 : 200 bis 1 : 100 hinauf und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Gnoien-Teterower Eisenbahn.

(Nach Abschluss des zweiten Theils dieses Werkes käuflich in den Besitz des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin übergegangen.)

Im lokalen Interesse der nördlich der Linie Güstrow-Neubrandenburg der mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin gelegenen Stadt Gnoien und des dazwischen befindlichen landwirthschaftlich reichen Landstrichs bildete sich mit Concession vom 14. Februar 1884 eine neue Actiengesellschaft unter obigem Namen zwecks Erbauung einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Gnoien südlich nach Teterow, Station der oben genannten Linie. Der Voranschlag belief sich abgesehen von dem Grunderwerb, welchen man im Allgemeinen kostenlos durchzuführen hoffen durfte, auf 1 345 000 Mk. Hiervon wurde der Gesellschaft eine unverzinsliche und nur bedingungsweise zurückzuzahlende Landesbeihülfe von 515 000 Mk. bewilligt und 830 000 Mk. durch Ausgabe von Actien aufgebracht, welche zum grössten Theil von den Städten Gnoien und Teterow sowie von dem Eisenbahnbauunternehmer Fr. Lenz in Stettin übernommen wurden. Bau und Beschaffung der Betriebsmittel übertrug die Gesellschaft dem genannten Bauunternehmer gegen Ueberlassung des gesammten Anlagecapitals. Die Ausführung wurde unverzüglich in Angriff genommen und die 26,60 km lange Strecke bereits am 5. November 1884 dem Verkehr übergeben. Der Voranschlag war um 41 000 Mk. überschritten worden, so dass sich das Baucapital im Ganzen auf 1 386 000 Mk. und für 1 km auf 52 572 Mk. stellte. Dieser Mehraufwand bildete eine mit 3% verzinsliche Schuld der Gesellschaft an den Bauunternehmer. — Auch der Betrieb wurde auf die Dauer von 10 Jahren an Fr. Lenz gegen ein Pachtfixum von jährlich 27 900 Mk. überlassen, durch welches den Actien eine Dividende von 3% und der Gesellschaft ausserdem die Summe von 3000 Mk. zur Bestreitung ihrer eigenen inneren Verwaltungskosten gesichert war. — Als selbstständiges Unternehmen hat die Bahn nur 4 Jahre bestanden. Bei der geringen Ausdehnung derselben, und da ihr Verkehrsgebiet vorläufig noch der grossen Industrie entbehrte, konnten die Betriebsergebnisse in den hier überhaupt nur zur Sprache kommenden Entwickelungsjahren nur geringe sein. Die Gesammtbruttoeinnahme, bei welcher von Anfang an der Güterverkehr im Vordergrund stand, setzte 1885 mit 68 191 Mk. ein und stieg alljährlich bis auf 102 138 Mk. in 1888; die Betriebsausgaben dagegen, welche 1885 im Verhältniss zu den Bruttoeinnahmen 93,77% erforderten, gingen bis auf 74,23% in 1888 herunter. Nach Dotirung der Fonds und unbekümmert um das Pachtverhältniss ergab das Jahr 1885 ein Defizit von 7208 Mk., die drei folgenden Jahre aber erbrachten Ueberschüsse von 5315, bezw. 7021 und 18 341 Mk., wodurch sich das gesellschaftsseitige Anlagecapital von 830 000 Mk. ab 1886 mit 0,64, 0,85 und 2,21% verzinste. Der Betriebspächter aber musste zur Erfüllung des Pachtfixums von jährlich 27 900 Mk. im Ganzen 88 133 Mk. zuschiessen, wobei jedoch das letzte Jahr 1888 nur noch mit 9559 Mk. erscheint. Die Actien erhielten jährlich die in

Aussicht genommene Dividende von 3%, und die Bauschuld an den Unternehmer konnte bis auf 18 489 Mk. abgezahlt werden. Vorstehende Zahlen geben den Beweis, wie die Bahn beste Aussicht bot, dass die Zuschüsse des Betriebspächters bald in Fortfall gekommen und auch bald Bruttoeinnahmen über 125 000 Mk. erzielt worden wären. Diese Summe bildete nach dem Pachtvertrage die Grenze für das vorerwähnte Pachtfixum, die Bruttomehreinnahme über 125 000 Mk. sollte dann zunächst zur Begleichung der vom Betriebspächter geleisteten Zuschüsse diesem allein, nach Tilgung derselben aber mit 4 Fünftheilen der Gesellschaft zur Erhöhung der Dividende und mit 1 Fünftheil dem Pächter zufallen. In dieser Stichsumme von 125 000 Mk. abzüglich des Pachtfixums von 27 900 Mk. waren dem Pächter 97 100 Mk. = 3664 Mk. pro 1 km zur Deckung der Betriebsausgaben, zur Dotirung der Fonds sowie für Risico und Mühewaltung gewissermassen zugebilligt.

Am 10. März 1890 ist die Bahn bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft mit Rechnung per 1. Januar 1889 käuflich in das Eigenthum und in den Betrieb des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin übergegangen. Der Kaufpreis stellte sich hierbei für je 4 Actien à 500 Mk. = 2000 Mk. auf 1500 Mk. in 3½ procentigen Consols mit Zinsgenuss vom 1. Januar 1889 ab, im Ganzen also für 830 000 Mk. Actien auf 622 500 Mk. in 3½ procentigen Consols. Pr.-Obligationen waren nicht vorhanden. An Fonds fielen dem Staat 41 611 Mk. zu. Die Frist zum Umtausch der Actien läuft am 9. März 1891 ab. Die bis dahin nicht umgetauschten Actien erhalten nur den Liquidationspreis von rund 360 Mk. baar pro Actie à 500 Mk. **Gnoien-Teterower Eisenbahnpapiere giebt es hiernach nicht mehr im Verkehr.**

Goldbeck-Giesenslager Anschlussbahn.

Dem Namen und der Art der Concessionsertheilung nach gehört diese Bahn scheinbar nicht in den Rahmen unserer Arbeit; da sie aber dem öffentlichen Verkehr dient und nicht „Strassenbahn" ist, so müssen wir ihr hier Platz gewähren. — Sie entstand als Privatanschlussgleis in den Jahren 1881/82 im landwirthschaftlichen Interesse der Güter eines Grossgrundbesitzers in der Altmark, wurde als solches schon auf ihre heutige Ausdehnung von 12,70 km ausgebaut, mit Pferden betrieben, in dieser Zeit aber bereits mehreren Anderen das Mitbenutzungsrecht eingeräumt, so dass sie schon damals beträchtliche Transportmengen erzielte, so im Jahre 1884: 1 857 000 kg. Der hierdurch erbrachte Beweis, wie entwickelungsfähig das Verkehrsgebiet der Bahn ist, und die Interessen des 7 km nördlich von Giesenslage gelegenen Elbstädtchens Werben veranlassten den Besitzer, mit Concession seitens des zuständigen Landrathsamtes vom 8. Oktober 1886 öffentlichen Personen- und Güterverkehr sowie Locomotivbetrieb nach besonderen polizeilichen Normen, ungefähr auf der Grundlage der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung einzuführen. Die Bahn steht im Selbstbetrieb unter einer besonderen Betriebsverwaltung

mit Sitz in Iden, Altmark. Aus der Zeit des öffentlichen Verkehrs können wir die Verkehrsresultate leider nicht bringen, da der Besitzer — ob aus Unterschätzung oder Ueberschätzung seines Unternehmens bleibe dahingestellt — in formlosester Weise jede Auskunft darüber uns vorenthalten hat. Dass wir es an nichts haben fehlen lassen, um selbst genauere Kenntniss auch über diese Bahn zu erlangen und unseren Lesern zu verschaffen, wird man aus der ganzen Art unserer Arbeit entnehmen können, und so wolle man die Schuld nicht uns und nicht der Betriebsverwaltung der Bahn, sondern, wie gesagt, der Selbstüberschätzung, wenn nicht etwa einer falschen, heutzutage bei „Geschäftsleuten“ aber kaum anzunehmenden Bescheidenheit des Besitzers zuschreiben. — Thatsache ist also, dass die Bahn besteht, öffentlichen Verkehr hat, von der Staatsbahnstation Goldbeck (der Linie Stendal-Wittenberge) unter Benutzung des Planums der Staatsbahn auf 2 km bei sonst aber durchweg eigenem Planum und einer Maximalsteigung von 1 : 300 in scharf nördlicher Richtung bis zum Dorfe Walsleben, von hier aus aber in nordöstlicher Richtung über Rohrbeck und Iden nach Giesenslage führt, 12,70 km lang ist und mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2,4 Minuten pro 1 km betrieben wird. — Da die Bahn bis jetzt die einzige im Besitz eines Privatmannes befindliche Anschlussbahn mit öffentlichem Verkehr und überdies mit Selbstbetrieb ist, so bleibt die eigenthümliche Stellungnahme des Besitzers im öffentlichen Interesse sehr zu bedauern, da die Bahn doch entweder ein ermunterndes oder warnendes Beispiel für derartige Unternehmungen abgiebt.

Güstrow-Plauer Eisenbahn

(Nach Abschluss des zweiten Theils dieses Werkes käuflich in den Besitz des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin übergegangen.)

Im Interesse des südöstlichen Theils von Mecklenburg-Schwerin, besonders der Städte Krakow und Plau, und um diesen Landstrich der Seestadt Rostock näher zu bringen, bildete sich mit Concession vom 12. Juni 1882 eine besondere Actiengesellschaft unter obigem Namen zur Erbauung einer normalspurigen Secundärbahn von der Station Güstrow der mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn südlich über Krakow nach Plau. Das Grundcapital war auf 1 450 000 Mk. in Actien festgesetzt worden, und hiervon übernahmen die besonders interessirten Städte Plau, Krakow, Güstrow und Rostock zusammen 376 000 Mk., 800 000 Mk. aber der Eisenbahnbauunternehmer Lenz in Stettin. Das Terrain wurde zum weitaus grössten Theil kostenlos hergegeben. Bau und Beschaffung der Betriebsmittel übernahm der genannte Bauunternehmer für 1 950 000 Mk. in Generalentreprise. Der hiernach treffende Fehlbetrag von 500 000 Mk. wurde

der Gesellschaft 1883 nach Eröffnung der Bahn als nur bedingungsweise zu verzinsende und zu tilgende Landesbeihülfe zugebilligt. Inzwischen war der Bau im Mai 1882 begonnen und die 44,66 km lange Linie am 5. Dezember desselben Jahres eröffnet worden. Mit Concession von 1886 bezw. 1887 dehnte dann die Gesellschaft ihr Unternehmen auf die Verlängerung der Stammbahn von Plau südlich bis an die preussische Landesgrenze gegen Meyenburg (bei gleichzeitigem Weiterbau seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung bis Neustadt a. D., Station der Linie Berlin-Hamburg) und auf eine Zweigbahn von Primerburg bei Güstrow nordöstlich nach Plaaz (Station der Lloydbahn Neustrelitz-Warnemünde) aus. Die Bauausführung erfolgte wiederum durch Lenz und die Eröffnung der zusammen 24,77 km langen Linien 1886 und 1887. Hierzu sowie zur Tilgung einer aus Erweiterungsbauten an der Stammbahn herrührenden Schuld erhöhte die Gesellschaft ihr Anlagecapital um 380 000 Mk. in Actien sowie um 600 000 Mk. in 4 procentigen Pr.-Obligationen und erhielt wiederum eine Landesbeihülfe von 304040 Mk. Somit stellte sich das Gesammtanlagecapital auf 3234040 Mk., mithin für 1 km auf 46582 Mk., das gesellschaftsseitige aber auf 2 430 000 Mk.

Der Betrieb war von Anfang an auf die Dauer von 10 Jahren pachtweise an Lenz übertragen. Derselbe hatte zunächst während des alleinigen Bestehens der Stammstrecke ein jährliches Pachtfixum von 45500 Mk., dann vom 1. Januar 1887 ab mit Rücksicht auf die Ausdehnung des Unternehmens bis an die preussische Grenze 60 000 Mk. und nach Eröffnung der Zweigbahn nach Plaaz vom 1. Januar 1888 ab 75 000 Mk. zu zahlen. Von dem etwa verbleibenden Ueberschuss der Nettoeinnahmen über die fixirte jeweilige Pachtsumme sollte die Gesellschaft 4 Fünftheile und der Betriebspächter 1 Fünftheil erhalten. Das Pachtfixum war stets so bemessen, dass den Actienbesitzern eine Dividende von 2% gesichert war, und es haben dieselben für die 6 Jahre von 1883 bis 1888 auch stets diese 2% erhalten. Die Bruttoeinnahmen der Bahn, bei welchen bis 1887 sich Personen- und Güterverkehr so ziemlich die Wage gehalten haben, während 1888 der Letztere erheblich in den Vordergrund getreten ist, haben sich von 151565 Mk. in 1883 alljährlich bis auf 274606 Mk. in 1888 erhöht. Die Betriebsausgaben haben zwischen 62,52% jener in 1886 und 80,00% in 1888 geschwankt. Das finanzielle Endresultat erhellt bei dem Charakter des Betriebsvertrages am besten aus den Zuschüssen, welche der Betriebspächter zur Erfüllung des Pachtfixums leisten musste. Dieselben haben betragen:

pro	1883	1884	1885	1886	1887	1888	im Ganzen
	1730	3751	546	nichts	23 351	21 939	= 51 137 Mk.

Hieraus geht hervor, dass die Stammstrecke zu den besten Hoffnungen berechtigte, während die Anschlussstrecke gegen Preussen sich vorläufig als unrentabel erweist. Die Beziehungen des Verkehrsgebietes der Bahn gravitiren naturgemäss nach Norden, an der neuen Strecke aber liegen keine nennenswerthen Ortschaften mehr, und um die durch diesen Neubau hergestellte neue Verbindung Berlin-Rostock der Linie Berlin-Neustrelitz-Rostock, die ohnedies um etwa 20 km kürzer ist, einigermassen concurrenzfähig zu machen, müsste die ganze Güstrow-Plauer Bahn und die preussische Anschlussstrecke bis Neustadt zur Vollbahn umgebaut werden, wozu übrigens die Gesellschaft in 1887 auch den Anfang gemacht hatte, doch waren diese Arbeiten erst von Güstrow bis Krakow auf 22 km vorgeschritten. Noch bleibt zu erwähnen, dass die Gesellschaft den ihr aus 1886 zugefallenen Extraüberschuss von 4250 Mk.

behufs Wiederverwendung zum Nutzen der Bahn dem Betriebspächter überlassen hat.

Am 6. März 1890 ist die Bahn bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft mit Rechnung per 1. Januar 1889 käuflich in das Eigenthum und in den Betrieb des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin übergegangen. Der Kaufpreis stellte sich hierbei für die Actie à 500 Mk. auf 400 Mk. in 3½ procentigen Consols mit Zinsgenuss vom 1. Januar 1889 ab, im Ganzen also für 1 830 000 Mk. Actien auf 1 464 000 Mk. Hierzu kamen noch die Pr.-Obligationen mit umlaufend 96 800 Mk., welche per 1. Juli 1890 zur Einlösung gegen baar oder Consols gekündigt worden sind. An Fonds fielen dem Staat 109 523 Mk. zu. Die Frist zum Umtausch der Actien läuft am 5. März 1891 ab, die bis dahin nicht umgetauschten Actien erhalten nur den Liquidationspreis von rund 355 Mk. baar auf 500 Mk. Nominalwerth. Güstrow-Plauer Eisenbahnpapiere giebt es hiernach nicht mehr im Verkehr.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Geschichte. Da der Harz mit seinen wild zerklüfteten steilen Abhängen dem Eisenbahnbau ein schwer überwindbares Hinderniss entgegenstellt, so musste man sich behufs Abfuhr seiner reichen Bergwerkserzeugnisse und Förderung des Touristenverkehrs zunächst damit begnügen, von den ihn umgebenden Hauptlinien kurze Zweigbahnen gegen das Gebirge vorzutreiben. Eine solche ist die hier zu behandelnde Eisenbahn. Zum Bau derselben constituirte sich Anfang 1870 eine besondere Actiengesellschaft unter obigem Namen und erhielt seitens der der geographischen Lage nach betheiligten Staaten Braunschweig und Preussen unterm 16. April bezw. 8. Juli 1870 die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Halberstadt südwestlich über Langenstein nach Blankenburg a. H. Halberstadt war der Endpunkt der aus dem Anfang der 40er Jahre stammenden Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, doch war zu der hier in Rede stehenden Zeit auch schon die Linie Aschersleben-Halberstadt-Vienenburg der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft im Bau.

Das Anlagecapital für die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn wurde auf 2 400 000 Mk. je zur Hälfte in St.-Actien und St.-Pr.-Actien festgesetzt, von welchen die Letzteren mit einer Vorzugsdividende von 5 % bei Recht auf Nachzahlung ausgestattet wurden. Ausserdem erhielt die Gesellschaft von der herzoglich braunschweigischen Regierung eine bedingungslose Subvention von 750 000 Mk. — Bauausführung und Beschaffung der Betriebsmittel wurden dem Bankhause Eltzbacher & Co. in Köln für vorstehende 3 150 000 Mk. in Generalentreprise übertragen, von diesem am

29. Juni 1870 begonnen und die 18,87 km lange Linie am 31. März 1873 dem Verkehr übergeben. An diese Stammstrecke anlehnend hat die Gesellschaft im Lauf der Zeit, nun aber stets in eigener Regie, und zwar mit Concession von 1874 eine Hüttenbahn von Blankenburg nach dem Eisenhüttenwerk und der Hochofenanlage bei Michaelstein, mit Concession von 1879 eine normalspurige Secundärbahn westlich nach der Stadt Derenburg und mit Concession von 1884/85 unter Benutzung der bereits bestehenden Hüttenbahn eine normalspurige combinirte Adhäsions- und Zahnradbahn (Secundärbahn) von Blankenburg bezw. von den vorgedachten Hüttenanlagen südwestlich über Rübeland und Elbingerode in den Harz hinein bis nach dem Dorfe Tanne gebaut, in deren Verkehrsgebiet Bergbau auf Eisenerze und Hüttenindustrie betrieben wird und grossartige Steinbrüche vorhanden sind. Hiervon wurde die 3,40 km lange Hüttenbahn 1875, die 5,66 km lange Zweigbahn nach Derenburg 1880 und die 27,15 km lange Linie nach Tanne, die eigentliche Harzbahn, 1885/86 eröffnet. Zu der Hüttenbahn nahm die Gesellschaft 1874 eine 5 procentige Anleihe I. Emission von 300 000 Mark, zu der Derenburger Zweigbahn 1880 eine eben solche II. Emission von 165 000 Mk. auf, zu der Harzbahn aber gab sie 1 000 000 Mk. neue, von 1888 an den alten gleichberechtigte St.-Actien und mit Privileg von 1884 bezw. 1888 ferner noch 4 procentige Pr.-Obligationen im Betrage von 2 775 700 Mk. und 500 000 Mark aus, doch wurden aus den Ersteren auch die noch im Umlauf befindlichen 5 procentigen Pr.-Obligationen I. Emission behufs Herabsetzung des Zinsfusses eingelöst. Somit stellte sich ult. 1888 die Gesammtausdehnung des Unternehmens auf 55,08 km und das gesellschaftsseitige Anlagecapital auf 2 200 000 Mk. St.-Actien, 1 200 000 Mk. St.-Pr.-Actien, 165 000 Mk. 5 procentige und 3 275 700 Mark 4 procentige Pr.-Obligationen, im Ganzen also auf 6 840 700 Mark. — Ausserdem hatte die braunschweigische Regierung an Subventionen für die Stammbahn, wie schon gesagt, 750 000 Mk. und für die Harzbahn nach Tanne 500 000 Mk., Stadt und Zuckerfabrik Derenburg aber für die Derenburger Zweigbahn eine solche von 70 000 Mk. und zwar sämmtlich bedingungslos à fonds perdu gezahlt. Einschliesslich dieser stellt sich das gesammte Anlagecapital auf 8 160 700 Mk. und somit 1 km auf 148 160 Mk. — Nebensächlich bleibt noch zu bemerken, dass die Gesellschaft auch noch den Bau und später den Betrieb einer 2,5 km langen Anschlussbahn von der Station Rübeland der Harzbahn nach den Steinbrüchen der Gesellschaft Diabas für Rechnung der Besitzerin übernahm; dieselbe ist 1887 eröffnet worden.

Wenn schon jedes neue Eisenbahnunternehmen von so geringer Ausdehnung, wie hier die Stammstrecke war, gegenüber den Anlage- und Betriebskosten einer Vollbahn nur schwer die ersten Entwickelungsjahre durchmacht, so tritt bei der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn noch der Umstand hinzu, dass dieselben bei dieser in die Zeit der allgemeinen Geschäftskrise fielen. Es kann daher nicht überraschen, dass die finanziellen Verhältnisse in den ersten Jahren keine günstigen waren. Wohl stiegen Personen- und Güterverkehr, welche im ersten vollen Betriebsjahr 1874 mit 79 406 Personen bezw. 40 659 Tonnen Frachten einsetzten, und ebenso die Gesammtbruttoeinnahmen von 111 537 Mk. in 1874 an alljährlich, indes erforderten die Betriebsausgaben, welche sich auf 1 km umgerechnet für Vollbetrieb durchaus normal hielten, im Vergleich zu jenen so hohe Beträge, dass das erste Jahr mit einem Betriebsdefizit von 8357 Mk. abschloss und auch die drei folgenden Jahre nur so geringe Betriebsüberschüsse ergaben, dass diese für Dotirung der Fonds und Bedienung der Anleihe draufgingen. Als dann aber durch Erlass der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung die Möglichkeit eines billigeren Betriebes gegeben wurde, führte diese Bahn unter allen Eisenbahnen Deutschlands zuerst bereits in 1878 Secundärbetrieb ein, erreichte dadurch, dass die Betriebsausgaben hinfort den Bruttoeinnahmen sich besser anpassten und dass von 1878 an zunächst wenigstens die St.-Pr.-Actien eine Dividende erhalten konnten. Da nach der damaligen Auslegung die Nachzahlung der rückständigen Dividenden denen des laufenden Jahres vorgingen, so wurde mit den 1,5 % aus 1878 und 1 % aus 1879 die Dividende für die halbjährige Betriebsperiode 1873 und aus den 5 % des Jahres 1880 die für 1874 gedeckt. Somit waren noch für sechs Jahre im Ganzen 360 000 Mk. rückständig, doch wurden diese Schwierigkeiten durch das Entgegenkommen des Eingangs genannten Bankhauses Eltzbacher & Co., welches der Hauptactionär der Bahn war, glücklich beseitigt. Dasselbe hatte nämlich aus seinem eigenen Actienbesitz 330 000 Mark auf rückständige Dividendenscheine zu fordern, lieferte diese aber unentgeltlich an die Gesellschaft unter voller Verzichtleistung ein und stellte ausserdem die sonst noch restirenden 30 000 Mk. gegen eine Verzinsung von 5 % und Tilgung mit 1 % zur Verfügung. Hiermit löste die Gesellschaft die noch rückständigen Dividendenscheine bis einschliesslich 1880 ein. Auf diese Weise war das Unternehmen consolidirt, der Verkehr, welcher sich nun auf die Stammbahn, auf die Hüttenbahn und auf die Derenburger Zweigbahn mit zusammen 28 km erstreckte, inzwischen aber auch in sich

so erstarkt und die Betriebsausgaben den Bruttoeinnahmen gegenüber in ein richtiges Verhältniss gebracht, dass von nun an die St.-Pr.-Actien alljährlich die statutenmässige und die St.-Actien gleichfalls regelmässig eine solche, bald aber auch eine erhebliche Dividende erhalten konnten. Für die ganze Betriebszeit von 1873 bis einschliesslich 1888 stellten sich dieselben, wie folgt:

pro	1873 ½ Jahr	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880
St.-Actien	0	0	0	0	0	0	0	0 %
St.-Pr.-Actien	2,50	5 %						
	durch Nachzahlung		beglichen durch vorstehend angegebene Vereinbarung					

pro	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
St.-Actien	1,66	3	4	4	4	4	2	4 %
St.-Pr.-Actien	5	5	5	5	5	5	5	5 %

Der Rückgang in der Dividende der St.-Actien von 1886 zu 1887 erklärt sich daraus, dass der auf die Tanner Linie entfallende Betrag der Anleihe von 1884 mit 2 500 000 Mk. in 1887 zum ersten Mal aus den Betriebseinnahmen zu verzinsen war. Das letzte Jahr 1886, bevor die Harzbahn auf Betriebsrechnung übernommen wurde, hatte einen Verkehr von 172 347 Personen, 163 802 Tonnen Frachten, 93 262 Mk. Personen-, 226 686 Mk. Güter- und 375 110 Mk. Gesammteinnahme erbracht, der sich eine Betriebsausgabe von 223 035 Mk. gegenüberstellte, so dass sich ein Betriebsüberschuss von 152 075 Mk. ergab. Durch die Eröffnung der Harzbahn aber war derselbe in 1888 bereits auf 248 888 Personen, 283 711 Tonnen Frachten mit 155 480 Mk. bezw. 473 637 Mk. Einnahme und die Gesammteinnahme auf 705 814 Mk., der Betriebsüberschuss aber auf 327 872 Mk. gestiegen. Die Betriebsausgaben erforderten 377 942 Mk. = 53 % der Bruttoeinnahme. Diese Verkehrssteigerung schon innerhalb der beiden ersten Betriebsjahre der Harzbahn lässt mit Sicherheit auf weitere Verkehrsentwickelung und auf eine durchaus gedeihliche Zukunft des Gesammtunternehmens schliessen. — Wie schon aus den vorstehend angegebenen Zahlen zu ersehen ist, bildet der Güterverkehr bei Weitem die Haupteinnahmequelle. Die wichtigsten Transportartikel desselben sind Steine, Kohlen, Kalk, Roherze, Erden, Zuckerrüben und Roheisen.

Noch bleibt zu erwähnen, dass die Besitzer der Hochofenanlagen bei Michaelstein, die Actiengesellschaft „Harzer Werke zu Rübeland und Zorge“ betreffs der Hüttenbahn eine gewisse Garantie übernommen hatten. Auf Grund derselben mussten sie von 1875 bis einschliesslich 1885 alljährlich Zuschüsse leisten, die

zwischen 30 582 Mk. in 1876 und 2168 Mk. in 1883 geschwankt und im Ganzen 145 749 Mk. betragen haben; dieselben fanden bei den Betriebseinnahmen Verrechnung. Mit Verlängerung der Hüttenbahn bis Tanne in 1886 ist die Garantie erloschen.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888 wie folgt: Erneuerungsfonds A 9315 Mk., Reservefonds A 63 982 Mk. und für die preussischen Strecken der Harzbahn besonders Erneuerungsfonds B 10 918 Mk., Reservefonds B 2602 Mk.; der Bilanzreservefonds wird mit ausgeloosten Obligationen belegt. An Betriebsmitteln waren zu demselben Zeitpunkt 11 Locomotiven, 21 Personen- und 267 Lastwagen vorhanden. Das Beamten- und Arbeiterpersonal belief sich auf 190 Köpfe.

Um die Bahn dem steigenden Verkehr gewachsen erhalten zu können, ist der Gesellschaft unter dem 16. Juli 1890 die Aufnahme einer neuen 4 procentigen Anleihe von 1 000 000 Mk. genehmigt worden, doch war von derselben bis ult. 1890 noch Nichts begeben. — Inhaltlich des Gesellschaftsstatuts hört die bevorzugte Stellung der St.-Pr.-Actien auf, wenn dieselben 10 Jahre hintereinander die statutenmässige Dividende von 5 % aus den laufenden Betriebseinnahmen erhalten haben. Das hiernach zutreffende zehnte Jahr ist 1890, und da auch für dieses die 5 % ganz zweifellos sind, so werden jene in 1891 gegen St.-Actien eingetauscht.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft war zuerst Braunschweig, seit 1887 ist er Blankenburg a. H.; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction. Das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 2 200 000 Mk. St.-Actien in Stücken zu 600 bezw. 1000 Mk., Letztere zur Unterscheidung Lit. B. — 1 200 000 Mk. St.-Pr.-Actien à 600 Mk. (mit 5procentiger Vorzugsdividende) werden 1891 in St.-Actien eingetauscht. Bei Generalversammlungen Actienbesitz von 3000 Mk. 1 Stimme ohne Beschränkung. Ordentliche Generalversammlungen im zweiten Kalenderquartal in Blankenburg oder Braunschweig. Ab 1891 nur noch gleiche Dividendenberechtigung sämmtlicher Actien. Dividendenzahlung spätestens vom 1. Juli ab; Verj. 4 Jahre nach Ft. — Pr.-Oblig. ult. 1890: in Umlauf 154 800 Mk. 5 % II. Emission von 1880 à 300 Mk.; Zt. 1. 4. und 1. 10.; Tilgung mit ½ % plus Zinszuwachs; Ausl. 1. 4. auf 1. 10. mit Zinsen bis ult. September; Verstärkung bezw. Totalkündigung seit 1890 zulässig. — 2732 100 Mk. 4 % von 1884 à 300 und 500 Mk.; Zt. 2. 1. und 1. 7.; Tilgung mit ½ % plus Zinszuwachs; Ausl. 1. 7. auf 1. 10. mit Zinsen bis ult. September; Verstärkung und Totalkündigung seit 1888 zulässig. — 500 000 Mk. 4 % von 1888 à 500 Mk.; Zt. 2. 1. und 1. 7.; Tilgung beginnt erst 1894 mit ½ % plus Zinszuwachs; Ausl. 1. 7. auf 1. 10. mit Zinsberechnung bis ult. September; Verstärkung bezw. Totalkündigung von 1900 an zulässig. — Bei allen drei Anleihen Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres der Fälligkeit, der ausgeloosten Stücke 11 Jahre nach Ausloosung. — Zahlstellen: Gesellschaftskasse in Blankenburg

in Berlin: Deutsche Bank, in Braunschweig: die Braunschweigisch-Hannöversche Hypothekenbank, in Hannover: F. & Eph. Meyer & Sohn, in Köln: J. L. Eltzbacher & Co. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Braunschweigische Anzeigen, Berliner Börsenzeitung. — Dotirung der Fonds: Reservefonds A für die Strecken Halberstadt-Blankenburg, Langenstein-Derenburg und Harzbahn, soweit in Braunschweig gelegen, mit mindestens $^1/_{10}$ % des Anlagecapitals, aufzusammeln bis 60 000 Mk.; Reservefonds B für die preussische Theilstrecke der Harzbahn mit $^1/_{10}$ % des auf diese Strecke entfallenden Anlagecapitals und aufzusammeln auf 30 000 Mk.; Erneuerungsfonds A und B getrennt für die Strecken wie die Reservefonds jeder mit 400 Mk. pro 1 km; Bilanzreservefonds wird nur rechnerisch mit ausgeloosten Obligationen belegt. — Besteuerung, Ankauf etc.: Erstere verschieden; für den in Preussen gelegenen Theil nach allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen, für den in Braunschweig gelegenen nach dortigen Landesgesetzen. Ankauf für beide Staatsgebiete nach dem preussischen Eisenbahngesetz von 1838. Legung des zweiten Gleises kann bei 25 000 Mk. kilometrischer Bruttoeinnahme gefordert werden. — Börse und Cours: St.-Actien und 4 procentige Pr.-Oblig. von 1884 und 1888 an Berliner Börse, St.-Pr.-Actien und 5procentige Pr.-Oblig. aber an keiner eingeführt. Cours ult. 1890: St.-Actien $103,_{50}$ %; Pr.-Oblig. beider Sorten 101 %. — Dividende pro 1889: St.-Actien $4^1/_2$ %, St.-Pr.-Actien 5 %.

Geographie. Die Bahn ist $55,_{08}$ km lang und gehört der politischen Eintheilung nach mit $31,_{16}$ km der preussischen Provinz Sachsen und mit $23,_{92}$ km dem Herzogthum Braunschweig an. Die Stammbahn und die Derenburger Zweigbahn liegen in dem hier bereits wellenförmigen norddeutschen Tieflande, doch tritt die Erstere in ihrer Endstrecke bei Blankenburg schon an den Nordrand des Harzes heran. Die Linie Blankenburg - Tanne gehört ganz dem Unterharz an. Die Richtung der Hauptbahn Halberstadt-Tanne geht von Nordost nach Südwest, doch beschreibt dieselbe, dem Gebirge und der Lage der Ortschaften entsprechend, viele Bogen und Krümmungen. Sie beginnt auf dem preussischen Staatsbahnhofe Halberstadt und geht zunächst in weiter rechtsseitiger Kurve bis Spiegelsberge, tritt hier an den Goldbach und überschreitet ihn dann bei Langenstein. Hier entsendet sie westlich die Derenburger Zweigbahn, welche kurz vor ihrem Endpunkte die Holzemme überbrückt. Die Hauptbahn aber geht von Langenstein in weitem rechtsseitigen Bogen über Börnecke nach Blankenburg und tritt hiermit an den Nordrand des Harzes. Von Blankenburg geht sie in doppelseitiger Wechselcurve nach Bast. Michaelstein und tritt nun in vorherrschend felsiges Terrain. Zwischen hier und der Haltestelle Braune Sumpf durchbricht sie das Gebirge in dem $465,_7$ m langen Bielsteintunnel sowie weiter vor Rübeland in dem $186,_5$ m langen Bismarcktunnel, überbrückt nun den Ober- und den Freifluthgraben sowie weiter bei Rothehütte die Kalte Bode und führt dann im Thal der Warmen Bode bis zu ihrem Endpunkte Tanne. Sämmtliche Theile der Bahn sind eingleisig in normaler Spurweite von $1,_{435}$ m hergestellt (entgegen den Angaben in der Statistik des Reichseisenbahnamtes, in welcher Jahr aus, Jahr ein das Mass irrthümlich auf $1,_{436}$ m angegeben ist). Halberstadt-Blankenburg und die ursprüngliche Hüttenbahn sind noch als Vollbahnen, die Derenburger Zweigbahn dagegen als Secundärbahn und die Harzbahn wegen ihrer bedeutenden Steigungen nach dem System Abt theils als Adhäsions-, theils als Zahnradbahn hergestellt; Zahnradstrecken sind bei den Steigungen über 1 : 40 auf eine Länge von $7,_4$ km an 11 verschiedenen Stellen in Anwendung gekommen. Die grösste Steigung beträgt auf diesen 1 : $16^2/_3$, auf der Derenburger

Zweigbahn 1 : 45 und auf der Stammbahn 1 : 100. Gegenwärtig steht die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung in Secundärbetrieb und die Fahrgeschwindigkeit beträgt auf Halberstadt-Blankenburg und Langenstein-Derenburg 2 Minuten, auf den Adhäsionsstrecken der Harzbahn 2,4 bis 4 Minuten und auf den Zahnradstrecken 6 Minuten pro 1 km. Oeffentliche Strassen werden nicht benutzt.

Heidelberg-Speyerer Eisenbahn.

Geschichte. Behufs Erleichterung und Förderung der wechselseitigen Verkehrsbeziehungen zwischen der badischen Stadt Heidelberg und der rheinpfälzischen Stadt Speyer, die durch den dazwischen liegenden, hier einer Brücke entbehrenden Rheinstrom erheblich beeinträchtigt wurde, constituirte sich auf Grund des badischen Gesetzes vom 2. Februar 1870, inhaltlich dessen der badische Theil der gedachten Bahn an Privatunternehmer zur Ausführung überlassen werden konnte, eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit einem Anlagecapital von 2 250 000 Mk. in Actien. Der Bau der linksrheinischen Strecke bis Speyer wurde seitens der Vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen à conto der Maximiliansbahn übernommen, und die Schiffbrücke über den Rhein sollte auf gemeinschaftliche halbtheilige Kosten hergestellt werden. Unterm 3. April 1872 erhielt die Gesellschaft die definitive Concession, besorgte die Ausführung des Baues selbst, und am 17. Juni 1873 konnte die Bahn von Heidelberg bis an die auf dem rechten Rheinufer gelegene Station Altlussheim eröffnet werden, während die Schiffbrücke und die pfälzische Theilstrecke bis Speyer erst am 10. Dezember desselben Jahres dem Verkehr übergeben wurde. Die Eigenthumslänge der badischen Strecke bis Mitte Rhein beträgt 22,16 km. Der Betrieb wurde von Anfang an unter Gestellung des Personals und der Betriebsmittel seitens der grossherzoglichen Staatsbahnverwaltung gegen Berechnung der Betriebskosten nach vereinbarten Sätzen übernommen, von dieser aber auch der Betrieb auf der pfälzischen Theilstrecke besorgt. Aus dem Ueberschuss der Bruttoeinnahmen über die ihr in Rechnung gestellten Betriebsausgaben, wozu noch ihre eigenen Einnahmen kommen, welche in den Zinsen ihrer Guthaben, in den Erträgen für verpachtete Landstücke und in einem Betrage von jährlich 400 Mk. seitens der Stadt Heidelberg für den Anschluss an die Gotthardbahnzüge bestehen, hat die Gesellschaft zunächst ihre eigenen geringen Verwaltungsunkosten zu bestreiten und hiernach die Actionäre mit einer Dividende bis zu 5 % zu betheilen. Der etwaige Mehrbetrag soll je zur Hälfte der Staatsbahnverwaltung und der Gesellschaft

zufallen, welch Letztere von diesem Betrage $^1/_{10}$ zur Bildung eines Reservefonds, $^1/_{10}$ als Tantième an den Aufsichtsrath und $^8/_{10}$ als Superdividende an die Actionäre verwenden soll. Die finanziellen Resultate haben den gehegten Erwartungen durchaus nicht entsprochen; die Bruttoeinnahmen sind gering und die der Gesellschaft in Rechnung gestellten Betriebskosten gewaltig hoch, und selbst eine Revision des Betriebsvertrages, welche auf Veranlassung der Gesellschaft vorgenommen wurde und eine Herabsetzung der vereinbarten Sätze herbeiführte, hat immer noch kein befriedigendes Resultat ergeben. Die Ersteren haben sich bei unstätem Schwanken in den Zwischenjahren von 105 015 Mk. in 1874 auf 138 170 Mk. in 1888 erhöht und die Betriebsausgaben haben sich zwischen 127 425 Mk. in 1874 und 86 493 Mk. in 1882 bewegt.

Im Verhältniss zu den Bruttoeinnahmen wurden der Gesellschaft die Betriebskosten in dem ersten Betriebsjahr 1873 mit 147,29 %, in 1874 mit 121,34 %, in 1875 mit 99,30 % und in 1876 mit 93,79 % in Rechnung gestellt, so dass in diesen Jahren nichts zur Vertheilung einer Dividende übrig blieb. Seitdem haben die in Rechnung gestellten Ausgaben zwischen 72,64 % in 1879 und 95,72 % in 1887 betragen und die hiernach verbliebenen Ueberschüsse die Vertheilung folgender Dividenden gestattet:

pro	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885
	0,90	0,70	1,33	1,50	1,50	1,33	1,33	1,16	1 %

pro	1886	1887	1888
	1	0,50	1 %

im Durchschnitt von Eröffnung der Bahn an aber 0,83 %. Trotz dieses kläglichen Ergebnisses für die Gesellschaft rechnet sich die Staatsbahnverwaltung bis ult. 1888 doch noch einen Verlust von 347 670 Mk. aus der Betriebsführung der Bahn heraus. Wir verweisen hierbei auf die noch eingehender besprochenen ähnlichen Verhältnisse der Elzthalbahn Seite 307/10.

Im Jahre 1879 ist zwecks Verminderung der Betriebskosten Secundärbetrieb eingeführt worden, doch auch dies hat, wie wir gesehen haben, an der Betriebskostenberechnung wenig geändert. Die Haupteinnahmequelle der Bahn bildet noch immer der Personenverkehr, und so ist nach den allgemeinen Erfahrungen ein wesentlicher Aufschwung des Verkehrs nicht mehr zu erwarten, der Gesellschaft könnte also nur durch anderweitige Berechnung der Betriebskosten bezw. Aenderung des Pachtvertrages geholfen werden. — Das wirklich verwendete Anlagecapital stellte sich ult. 1888 auf 2 222 261 Mk., mithin für 1 km auf 100 287 Mk. Der nicht verwendete Betrag des Actiencapitals ist zinstragend angelegt. Den Betriebsreservefonds hat die Gesellschaft nach den bis-

herigen finanziellen Ergebnissen überhaupt noch nicht bilden können, und der gesetzmässige Bilanzreservefonds schloss ult. 1888 mit einem Vermögen von 5216 Mk. ab.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Heidelberg; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 2 250 000 Mk. in Stücken à 300 Mk. Bei den Generalversammlungen jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; die ordentlichen Generalversammlungen jährlich einmal im Juni. Auszahlung der Dividenden vom 1. Juli ab, Verj.: 5 Jahre nach Schluss des Kalenderjahres der Fälligkeit. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse in Heidelberg und die Deutsche Vereinsbank in Frankfurt a. M. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Heidelberger Amtsverkündigungsblatt, Karlsruher Zeitung, Pfälzer Courier, Frankfurter Zeitung. — Dotirung der Fonds: Der statutenmässige Reservefonds ist erst bei einem Ueberschuss über 5% Dividende und zwar dann mit $^1/_{10}$ dieses Ueberschusses zu bilden bezw. zu dotiren, besteht bis jetzt aber noch nicht; Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns und bis auf 10% des Anlagecapitals aufzusammeln. — Besteuerung, Ankauf etc.: Die Bahn ist von allen Staats- und Gemeindesteuern befreit. Die Concession erstreckt sich auf 80 Jahre, doch ist die Regierung berechtigt, die Bahn gegen Erstattung des aufgewendeten Anlagecapitals nach Abzug des Minderwerthes jederzeit anzukaufen; geschieht dies vor dem 26. Betriebsjahr, so ist mindestens aber der zwanzigfache Betrag des durchschnittlichen in den letzten 5 Jahren von der Staatsbahnverwaltung herausgezahlten Ueberschusses zu berechnen. — Börse und Cours: Actien in Frankfurt a. M. und Mannheim. Cours ult. 1890: 39,40%. — Dividende pro 1889: $1^1/_2$%.

Geographisch ist die Bahn bereits auf Seite 562 unter 2. behandelt.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

Geschichte. Diese den gesonderten südlichen Haupttheil des Grossherzogthums Hessen beherrschende Bahn ist unter den sämmtlichen noch selbstständigen Privatbahnen Deutschlands nicht allein ihrer Ausdehnung nach die bei Weitem grösste, sondern auch ihrer Verkehrsbedeutung nach die wichtigste, denn die hierin mit ihr nur noch rivalisirenden „Vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen“ bestehen bekanntlich aus drei verschiedenen Eisenbahn-Unternehmungen.

Die Geschichte der Bahn ist auf das Jahr 1844 zurückzuführen, in welchem sich ein Comité zwecks Erbauung einer Eisenbahn von Mainz nach Worms bildete. Zur Ausführung dieses Projectes in der linksrheinischen Linie Mainz-Worms und weiter bis an die Grenze der bayerischen Rheinpfalz bei gleichzeitigem Weiterbau seitens der „Pfälzischen Ludwigsbahngesellschaft“ nach Ludwigshafen constituirte sich mit Concession vom 15. August 1845 eine

Actiengesellschaft und begann nach Bestätigung ihrer Statuten unterm 25. Mai 1846 im Juni 1847 den Bau, doch musste derselbe wegen der politischen Wirren bis 1850 unterbrochen werden, so dass die erste Theilstrecke Mainz-Oppenheim erst am 23. März und die Strecke bis Worms am 24. August 1853 eröffnet werden konnten, während die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung bis zur pfälzischen Grenze erst 1854 bei gleichzeitiger Eröffnung der pfälzischen Anschlussstrecke dem Verkehr übergeben wurde.

Aus dieser 49,06 km langen Stammstrecke hat sich das Unternehmen durch den Bau nur kurzer, aber sehr zahlreicher Linien und durch den Ankauf der Frankfurt a. M.-Hanauer Eisenbahn zu einem das ihm gegebene Gebiet in engen Maschen überspannenden Netz von 683,19 km entwickelt. Nachstehend führen wir die einzelnen Strecken chronologisch geordnet auf: Die zunächst folgenden Linien gingen ebenfalls von Mainz aus, und zwar wurde zuerst mit Concession von 1856 gleichfalls auf dem linken Rheinufer von Mainz über Bingen bis zur preussischen Grenze bei Bingerbrück gebaut und diese 30,58 km lange Strecke 1859 eröffnet. Die Grenze zwischen den beiden Staaten bildet hier die Nahe, und so ist die Brücke über diese seitens der Hessischen Ludwigsbahn- und der damaligen Rheinischen Eisenbahngesellschaft gemeinschaftlich hergestellt worden. Diese Linie erbrachte den wichtigen Anschluss einerseits gegen Köln und andererseits gegen Metz und Paris. Die gleichzeitig concessionirte Strecke Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg i. B. wurde 76,21 km lang 1858 dem Verkehr übergeben und hierdurch der Anschluss an das bayerische Bahnnetz hergestellt, wobei aber die Verbindung über den Rhein bei Mainz zunächst mittelst Dampffähre geschah, indem die feste Rheinbrücke erst 1862 in Betrieb genommen werden konnte. — Aus dieser Linie heraus kam gleichzeitig mit ihr eine 4,17 km lange Zweigbahn von Gustavsburg bei Mainz westlich nach dem dortigen Rheinhafen und später mit Eröffnung in 1874 behufs Entlastung des Darmstädter Bahnhofes von den durchgehenden Gütertransporten die 3,71 km lange Verbindungsbahn Hammelstrift-Kranichstein zur Ausführung. — Der (abgesehen von dieser Verbindungsbahn) nächste, 1861 concessionirte Bau galt der Verbindung von Mainz mit Frankfurt a. M. auf dem linken Ufer des Main in Concurrenz zu der rechtsmainischen Taunusbahn Frankfurt-Kastel (gegenüber Mainz) und damit gleichzeitig dem Anschluss der Hessischen Ludwigsbahn an das norddeutsche Bahnnetz. Hierbei wurde zur Einführung in Mainz die Aschaffenburger Linie vor Mainz auf 8,22 km und zu der in Frankfurt a. M. die Main-Neckarbahn auf 2,97 km mitbenutzt, so dass sich der Neubau auf 26,68 km

stellte. Die Eröffnung dieser Linie erfolgte 1863; in 1887/88 erhielt sie aber eine eigene selbstständige Einführung nach Frankfurt a. M., worüber das Nähere später gesagt ist. — Inzwischen war seitens der Taunusbahn 1861 eine Trajectverbindung zwischen Mainz und dem auf dem rechten Rheinufer gelegenen Kastel eingerichtet worden. Dieselbe diente zunächst nur der Personenbeförderung, von 1869 ab jedoch auch der Ueberführung von Güterwagen, gelangte 1885 aber in Folge Erbauung einer stehenden Strassen- (nicht Eisenbahn-) Brücke zum Abbruch. Seitdem wird die Ueberführung von Passagieren durch die Hessische Ludwigsbahn mittelst Omnibus bewirkt. — Es folgte nun mit Concession von 1863 und mit Eröffnung in 1864/67 der Bau der 30,01 km langen Linie Worms-Alzey. Dieselbe hatte zunächst nur lokale Bedeutung, wurde aber mit Concession von 1868 von Alzey bis Bingen weiter geführt und durch Eröffnung dieser 33,36 km langen Strecke in 1870 eine neue Linie Worms-Bingen geschaffen, welche gegen die bisherige (über Mainz) eine Abkürzung von 12 km erbrachte. — Mit gleicher Concession baute die Gesellschaft aus dieser Linie (von Armsheim) nördlich nach Mainz 33,38 km lang, und südlich drei kurze Zweigstrecken bis an die pfälzische Grenze und zwar von Alzey gegen Marnheim in Richtung auf Kaiserslautern 8,98 km lang, sowie von Monsheim einerseits gleichfalls gegen Marnheim 3,91 km und andererseits gegen Grünstadt in Richtung auf Landau 2,44 km lang, sowie ferner noch eine 5,48 km lange Zweigbahn mit nur lokaler Bedeutung von Armsheim nach Flonheim. Diese fünf Linien wurden in den Jahren 1871 bis 1873 dem Verkehr übergeben. Gleichzeitig mit den zuletzt aufgeführten Linien hatte die Gesellschaft ebenfalls mit Concession von 1868 den Bau der Linie Darmstadt-Worms (Riedbahn) begonnen und diese 44,57 km lange Strecke sowie eine 17,54 km lange Zweigbahn aus derselben von Hofheim nach Bensheim (Station der Main-Neckarbahn) 1869 eröffnet; der zur Ueberschreitung des Rheins bei Worms hergestellte Traject wurde aber erst 1870 in Betrieb genommen. Diese Bahn hatte einerseits den Zweck, den neu erschlossenen Landstrich zwischen dem Rhein und der Main-Neckarbahn und die wichtige Stadt Worms mit der Landeshauptstadt in directe Schienenverbindung zu bringen, andererseits aber sollte sie auch den Verkehr aus der Rheinpfalz nach Alt-Bayern, der früher durch die Linie Worms-Mainz-Aschaffenburg vermittelt worden, dann aber nach Eröffnung der badischen Linie Heidelberg-Würzburg in 1866 an diese verloren gegangen war, zum Theil wenigstens wiederbringen. — Ebenso hatte die gleichfalls noch in 1868 concessionirte und 1870/71 in einer Ge-

sammtlänge von 65,61 km eröffnete Bahn von Darmstadt über Wiebelsbach/Heubach nach Erbach mit Zweig von Wiebelsbach nach Babenhausen zunächst den Zweck, den noch jeder Eisenbahnverbindung entbehrenden östlichsten Theil des Landes bezw. des Odenwaldes dem grossen Verkehr zu öffnen und diesem gewerbfleissigen Landstrich neue Abfuhrwege zu schaffen. Dieselbe wurde aber durch die 1875 concessionirten Fortsetzungslinien von Erbach südlich bis Eberbach und von Babenhausen nördlich bis Hanau ihres lokalen Charakters enthoben, indem so eine neue durchgehende Linie von Norddeutschland nach Württemberg und weiter nach der Schweiz und Italien geschaffen wurde. Beide Strecken sind zusammen 50,64 km lang und 1882 eröffnet worden. — Gleichzeitig hatte die Gesellschaft weiterhin mit Concession von demselben Jahre eine neue Linie Frankfurt a. M. - Mannheim in Angriff genommen, die unter Benutzung von 17,62 km der Riedbahn und von 6 km der Linie Frankfurt - Mainz nur einen Neubau von 57,13 km erforderte, dabei aber der Gesellschaft eine der alten Main-Neckarbahn concurrenzfähige und sogar um 5 km kürzere Route für den bedeutenden Verkehr zwischen Frankfurt a. M. und Mannheim sowie gleichzeitig auch eine eigene Linie Mainz - Mannheim erbrachte. Dieselbe wurde 1879/80 dem Betriebe übergeben. — Durch den nur 9,86 km langen Neubau einer Zweigbahn aus dieser Linie von Lampertheim an die Riedbahn gegen Worms und des 4,48 km langen Zweiges von Waldhof in die Neckarvorstadt von Mannheim wurde die Gesellschaft weiterhin in den Besitz einer directen Verbindung von Mannheim mit Worms gebracht, die bisher der „Pfälzischen Ludwigsbahn“ über Ludwigshafen allein zugefallen war. — Hierbei ist erläuternd zu bemerken, dass Mannheim mit Ludwigshafen bereits 1867 durch eine von der badischen Staatsbahnverwaltung und der Pfälzischen Ludwigsbahn gemeinschaftlich hergestellte feste Eisenbahnbrücke über den Rhein, welche gleichzeitig dem Strassenverkehr dient, in unmittelbare Schienenverbindung gebracht worden war. — Ausser den beiden vorstehend genannten, in 1877 bezw. 1879 eröffneten Zweiglinien wurde aus der neuen Bahn noch eine Verbindungscurve bei Gross-Gerau für den Verkehr von Mannheim nach Mainz hergestellt und 1,85 km lang 1879 eröffnet. — Inzwischen war noch mit Concession von 1873 im Rayon von Frankfurt a. M. eine Zweigbahn aus der Frankfurt-Mainzer Linie von Niederrad/Forsthaus aus nach der auf dem linken Mainufer gelegenen Vorstadt Sachsenhausen gebaut und 3,68 km lang 1876 eröffnet worden, die für den Durchgangsverkehr aus der Richtung von Hanau nach den Ländern links des Mains wegen der

Umgehung Frankfurts von Wichtigkeit ist. Die Absicht, dieselbe nach dem Frankfurter Ostbahnhofe weiter zu führen, wurde aufgegeben. — Ausserhalb ihres bisherigen Verkehrsgebietes hatte fernerhin die Gesellschaft mit preussischer Concession von 1872 und 1873 die Main-Lahnbahn von Frankfurt a. M. aus in Anlehnung an die Frankfurter Verbindungsbahn über Niedernhausen und Camberg nach Eschhofen (an der Linie Wetzlar-Coblenz) nebst Zweig von Niedernhausen nach Wiesbaden gebaut und die $82,_{77}$ km lange Neubaustrecke stückweise in der Zeit von 1875 bis 1880 dem Betrieb übergeben. — Im Jahre 1888 ist diese Linie in den neuen Frankfurter Centralbahnhof eingeführt worden. Von der Ausführung der ihr gleichzeitig concessionirten Linien Eschhofen-Limburg-Hadamar-Hachenburg-Troisdorf mit Zweig nach Wissen wurde die Gesellschaft gegen Zahlung einer Entschädigung an die preussische Regierung im Betrage von 800 000 Mk. entbunden, ihr hierbei aber die Mitbenutzung der preussischen Staatsbahnstrecke Eschhofen-Limburg zugebilligt. — Die Vorberechtigung zur Concession dieser zuletzt genannten Linien war der Hessischen Ludwigsbahn seitens Preussens bei dem weiter unten zu behandelnden Verkauf der Taunusbahn an Letzteres zugebilligt, und hierbei auch die Vollendung der seitens Preussens bereits in Angriff genommenen Theilstrecke Eschhofen-Camberg durch die preussische Staatsbahnverwaltung auf Kosten der Hessischen Ludwigsbahn ausbedungen worden. — Endlich hat noch die Gesellschaft auf Grund der Concession von 1873 für ihre linksmainischen Linien, welche bislang zur Einführung in Frankfurt die Main-Neckarbahn mitbenutzten, von Goldstein aus unter Ueberbrückung des Main unterhalb der Stadt eine eigene Einführung in Frankfurt a. M. hergestellt und gemeinschaftlich mit der preussischen Staatsbahnverwaltung einen Centralbahnhof daselbst gebaut. Zunächst war Anfang 1882 die Mainbrücke und die Strecke Goldstein-Niederrad-Griesheim fertiggestellt worden, die vorläufig aber nur der Entlastung des Frankfurter Bahnhofs von den Gütertransporten zwischen den linksmainischen Linien und der Main-Lahnbahn diente. Hierauf wurde 1884 der neu angelegte besondere Güterbahnhof westlich des jetzigen Centralpersonenbahnhofes in Betrieb genommen und noch in demselben Jahre von Griesheim aus die Main-Lahnbahn sowie 1887 von Niederrad aus die linksmainische Linie in diesen eingeführt, 1888 aber auch der Centralpersonenbahnhof unter gleichzeitiger Einführung der beiden gedachten Linien in diesen dem Verkehr übergeben. Auch wurde zu demselben Zeitpunkt die linksmainische Linie behufs Verbindung mit dem Frankfurter Ost-

bahnhofe durch eine Curve an die verlängerte städtische Verbindungsbahn angeschlossen, während die Main-Lahnbahn ursprünglich schon in Anlehnung an diese gebaut worden war. Dagegen kam die Mitbenutzung der Main-Neckarbahn in Fortfall und die Anschlusscurve der linksmainischen Bahn an diese von Forsthaus aus zum Abbruch, während der erste Theil dieser von Goldstein bis Forsthaus nunmehr bei der Zweigbahn nach Sachsenhausen erscheint. Durch diese Neubauten einerseits und die erwähnte Streckenabtragung andererseits ist summarisch genommen ein Längenzuwachs von 12,19 km entstanden.

Zu den bisher aufgeführten, von der Gesellschaft selbst gebauten Strecken von 658,29 km kam noch durch Kauf mit Uebernahme am 1. Januar 1873 die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn in der 24,90 km langen Linie vom Ostbahnhof in Frankfurt über Hanau bis an die bayerische Grenze gegen Aschaffenburg, so dass sich die Eigenthumslänge am Schluss des Jahres 1888 (und unverändert auch noch jetzt 1890) auf 683,19 km belief. Hierbei sind die eigenen Angaben der Verwaltung zu Grunde gelegt, während die Statistik des Reichseisenbahnamtes als Gesammtlänge 689,03 km bringt. Neubauconcessionen stehen gegenwärtig (1890) nicht offen, indes beabsichtigt die Gesellschaft, die Zweigbahn Armsheim - Flonheim bis Wendelsheim zu verlängern und in der Trace der Riedbahn an Stelle des jetzigen Rheintrajectes bei Worms eine feste Eisenbahnbrücke zu erbauen.

Von fremden Linien hat die Gesellschaft die 16,36 km lange bayerische Staatsbahnstrecke von der Grenze bis Aschaffenburg in der Linie Frankfurt - Hanau - Aschaffenburg in Pacht, die 3,22 km lange preussische Staatsbahnstrecke Eschhofen-Limburg behufs Einmündung ihrer Main - Lahnbahn in Mitbetrieb und auf der 7,74 km langen, der Stadt Frankfurt a. M. gehörigen städtischen Verbindungsbahn leistet sie den Zugbeförderungsdienst. Sonach stellt sich die Betriebslänge auf 710,51 km.

Als historische Notiz bleibt hier noch anzuführen, dass die Gesellschaft bereits 1862 den Erwerb der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn erstrebt hatte, nachdem seitens des Kurfürstenthums Hessen-Cassel der Bau einer Bahn von Hanau nach Bebra beschlossen worden war, indem dieser Linie und somit auch der Frankfurt-Hanauer Bahn in Anbetracht der dadurch erreichten bedeutenden Abkürzung naturgemäss der ganze Verkehr der Thüringer Route zwischen Norddeutschland und Frankfurt a. M. zufallen musste, und die Frankfurt-Hanauer Gesellschaft in Verbindung mit ihrer westlichen Nachbarin, der Taunusbahn, die Hessische Ludwigsbahnstrecke

Frankfurt-Mainz bezüglich dieses Verkehrs stark schädigen konnte. Indes hatte damals die kurfürstliche Regierung von Hessen-Cassel den beabsichtigten Ankauf der Frankfurt-Hanauer Bahn durch die Hessische Ludwigsbahn nicht zugegeben, und erst das Königreich Preussen als Rechtsnachfolger des Kurfürstenthums Hessen-Cassel genehmigte denselben 1872, indes ging schon 1873 der besprochene Verkehr durch Eröffnung der seitens des preussischen Staats gebauten links-mainischen Linie Hanau-Offenbach-Frankfurt a. M. der Hessischen Ludwigsbahn so gut wie verloren.

Ferner ist an dieser Stelle noch zu erwähnen, dass die Gesellschaft 1872 auch die Taunusbahn gekauft, ihrerseits aber sofort wieder an Preussen verkauft hatte, so dass das Nähere hierüber sich erst weiter unten bei der finanziellen Abhandlung findet.

Wenden wir uns nun den Capitalsverhältnissen zu: Das Anlagecapital für die Stammstrecke war in den Statuten auf 5 000 000 Gulden in Actien à 250 Gulden festgesetzt; der misslichen Zeitverhältnisse wegen blieben aber viele Actienzeichner mit den Ratenzahlungen im Rückstande, so dass von der ersten Actienzeichnung her nur Vollactien im Betrage von 2 675 250 Gulden verblieben. In Folge dessen übernahm 1852 die grossherzoglich hessische Regierung Actien im Betrage von 1 200 000 Gulden (auf die ersten zehn Jahre bis ult. 1862 mit event. nur bedingtem Zinsgenuss), und hierbei erhielten zur Unterscheidung die Privatactien die Bezeichnung Lit. A, die Staatsactien aber die Bezeichnung Lit. B. Weiterhin wurden im Jahre 1855 Actien Lit. A im Betrage von 124 750 Gulden und neue Actien Lit. C, mit Dividendengenuss ab 1861, im Betrage von 4 000 000 Gulden sowie 1860 nochmals solche im Betrage von 2 000 000 Gulden ausgegeben. Inzwischen waren aber die alten Actien A und B eingezogen und durch neue ersetzt worden, so dass es nunmehr nur eine Sorte gleichberechtigter Actien ohne besondere Bezeichnung giebt. Hierzu traten in den Jahren 1863 bis 1868 noch weitere Actienemissionen im Betrage von 9 250 000 Gulden, und so belief sich nun das Actiencapital auf 19 250 000 Gulden in Stücken zu je 250 Gulden. Die späteren Emissionen verstehen sich auf Stücke zu 350 Gulden bezw. 600 Mk., und auch den Besitzern der alten Actien wurde anheimgestellt, die ihrigen in neu ausgefertigte umzutauschen, wobei sie für sieben Actien à 250 Gulden fünf neue Actien erhielten. In Markwährung umgerechnet beziffert sich das vorstehende bis incl. 1868 begebene Actiencapital auf 33 000 000 Mk. Seitdem sind in den Jahren 1869 bis 1884 noch 78 900 000 Mk. Actien emittirt worden, so dass sich das gesammte Actiencapital auf 111 900 000 Mk. beläuft.

Hierzu wurden im Lauf der Zeit der Gesellschaft noch Anleihen im Gesammtbetrage von 112 057 143 Mk. privilegirt, doch waren ult. 1888: 3 486 000 Mk. noch nicht begeben und andererseits 17 879 343 Mk. bereits amortisirt bezw. zurückgezahlt, so dass noch 90 691 800 Mk. in Umlauf waren. Der gegenwärtige Zinsfuss dieser Anleihen beträgt durchweg 4 %. Die Generalversammlung von 1888 hatte beschlossen, denselben auf $3^1/_2$ % herab zu setzen, wodurch nach dem jetzigen Stande der Anleihe eine Ersparniss von jährlich rund 429 000 Mk. erzielt worden wäre, indes hat die grossherzogliche Regierung bislang die Genehmigung hierzu versagt. — Nach Vorstehendem betrug ult. 1888 das gesellschaftsseitige Gesammtanlagecapital 202 591 800 Mk., mithin bei einer Totallänge von $683,_{19}$ km für 1 km 296 532 Mk. — Neuerdings, unterm 8. Juni 1889, hat die Gesellschaft noch die Genehmigung zu einer $3^1/_2$procentigen Anleihe im Betrage von 8 000 000 Mk. behufs Fundirung des Baucapitals für den Centralbahnhof Frankfurt a. M. sowie zu Ergänzungsbauten etc. erhalten.

In finanzieller Beziehung ist betreffs des Erwerbs der Frankfurt-Hanauer und der Taunusbahn noch Folgendes zu erwähnen: Laut Vertrag zwischen der Hessischen Ludwigsbahn- und der Frankfurt-Hanauer Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1862 wurde das Unternehmen der Letzteren vom 1. Januar 1863 ab gewissermassen für Rechnung der Hessischen Ludwigsbahn betrieben, wogegen diese den Actien der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn für die ersten 150 Gulden einer jeden eine feste Rente von $4^1/_2$ % und für die weiteren 100 Gulden die jeweilige Dividende ihrer eigenen Actien gleichen Nominalwerths zahlte. Bei dem späteren definitiven käuflichen Erwerb gedachter Bahn per 1. Januar 1873 löste die Gesellschaft die Frankfurt-Hanauer St.-Actien im Betrage von 3 000 000 Gulden unter Gewährung von zwei Stück Ludwigsbahnactien à 250 Gulden und drei Stück $4^1/_2$procentige Pr.-Obligationen à 250 Gulden = 1250 Gulden Nominalwerth für je fünf Stück Frankfurt-Hanauer Actien à 250 Gulden = 1250 Gulden ein und übernahm die Anleihen derselben mit umlaufend 2 979 100 Gulden als Selbstschuldnerin, doch sind Letztere in 1881 bereits gänzlich zurückgezahlt worden. Ausserdem kaufte die Gesellschaft noch mit Rechnung per 1. Januar 1871 die Taunusbahn in der Linie Frankfurt a. M.-Wiesbaden mit Zweigen nach Soden und Biebrich und mit Dampffähre über den Rhein von Kastel nach Mainz. Hierbei tauschte sie bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen die Actien im Gesammtbetrage von 3 000 000 Gulden à 250 Gulden in Ludwigsbahnactien gleichen Betrages um, bezw. zahlte auf Ver-

langen pro Actie 400 Gulden baar. Diese Bahn wurde seitens der Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft aber per 1. Januar 1872 wieder an den preussischen Staat verkauft und zwar entsprechend dem Börsencourse der Actien für 5 010 000 Gulden = 8 588 532,7 Mark und Uebernahme der Anleihen. Endlich subventionirte die Gesellschaft das Gotthardbahnunternehmen mit 1 000 000 Francs = 800 000 Mk.

Von den Eingangs aufgeführten Linien sind die Strecken Bingen-Alzey, Mainz-Alzey, Armsheim-Flonheim, die Grenzstrecken bei Alzey und Monsheim, die Odenwaldbahn Darmstadt-Erbach mit Zweig nach Babenhausen und Worms-Bensheim unter Garantie des grossherzoglich hessischen Staates gebaut. Diese Garantie ist jedoch nicht an die für die gedachten Linien ausgegebenen Actien und Pr.-Obligationen geknüpft, sondern der Gesellschaft im Ganzen bezüglich eines gewissen jährlichen Reinertrages aus diesen Strecken und zwar für die ganze Zeitdauer der Concession zugebilligt. — Ursprünglich war dieser garantirte Reinertrag pro Meile auf 35 000 Gulden = 60 000 Mk. festgesetzt bei Genehmigung einer Rücklage aus den Bruttoeinnahmen in den Erneuerungsfonds im Betrage von 5000 Gulden = 8570 Mk. pro Meile. Bei Concessionirung der Linie Frankfurt a. M.-Mannheim wurden diese Sätze jedoch mit Gültigkeit von 1875 bezw. 1874 auf 28 000 Gulden = 48 000 Mk. und 3000 Gulden = 5143 Mk. reduzirt. Die Garantie trat für jede Strecke einzeln mit Beginn des nächsten Halbjahres nach Eröffnung in Kraft und somit zuerst am 1. Juli 1869 für Worms-Bensheim, während die letzte dieser Strecken in der Linie Alzey-Walheim Grenze am 31. Dezember 1873 eröffnet worden ist. Nach Vollendung sämmtlicher hier in Rede stehenden Linien mit einer Länge von zusammen 24,18 Meilen bezifferte sich die Garantie, abgesehen von den erforderlichen Falls auch garantirten Rücklagen in den Erneuerungsfonds, nach den ersten hohen Sätzen auf 1 450 800 Mk. und von 1875 ab nach den reduzirten Sätzen auf 1 160 640 Mk., einschliesslich der Rücklagen in den Erneuerungsfonds aber auf 1 658 057 Mk. bezw. 1 284 994 Mk. Auf Grund dieser Garantien musste die Regierung bisher alljährlich mit hohen Beträgen, am stärksten pro 1873 mit 1 295 200 Mk., am geringsten pro 1888 mit 354 500 Mk., im Ganzen bis ult. 1888 aber mit 10 338 383 Mk. eintreten. Die vom Staat geleisteten Zuschüsse sind ohne Zinsberechnung aus den Reinerträgen der garantirten Strecken in denjenigen Jahren zurück zuerstatten, in welchen dieselben durchschnittlich pro Meile mehr als 45 000 Gulden = 77 145 Mk. bezw. für 1 km mehr als 10 286 Mk. betragen haben,

und zwar mit der Hälfte des Gesammtüberschusses über die nach diesem Einheitssatz sich ergebende Summe von 1 865 170 Mk. Die Garantie erlischt, wenn die Gesammtheit der garantirten Strecken fünf Jahre hintereinander einen Reinertrag von 50 000 Gulden = 85 714 Mk. pro Meile, d. i. für 1 km 11 428 Mk. erbringt.

Ausser dieser Garantie hatte die grossherzogliche Regierung für die unter den anderen garantirten Strecken nicht befindlichen Linien Erbach-Eberbach und Babenhausen-Hanau auf die ersten fünf Betriebsjahre unbekümmert um die jeweiligen Einnahmen eine feste jährliche Subvention von zusammen 100 000 Gulden = 171 429 Mk. unter bedingter Rückzahlung zugebilligt. Diese Subvention ist, bei Eröffnung beider Linien im ersten Halbjahr 1882, im Jahre 1887 bereits erloschen, indes ist auch diese im Gesammtbetrage von 857 145 Mk. ohne Zinsberechnung aus den etwaigen späteren Reinüberschüssen dieser beiden Linien über 45 000 Gulden pro Meile mit der Hälfte der Mehreinnahmen zurück zu erstatten. In Folge der obigen Garantien ist für die gedachten Linien besondere Rechnung zu führen.

Wie wir bereits Eingangs gesehen haben, beherrscht die Bahn den ganzen südlichen Theil des Grossherzogthums Hessen, welcher zu den bevölkertsten und gewerbreichsten Landstrichen von ganz Deutschland gehört, und wird hierbei nur von der Main-Neckarbahn concurrenzirt. Ausserdem dienen aber auch die meisten ihrer Linien dem grossen Durchgangsverkehr, so Frankfurt-Mainz-Bingen dem Verkehr nach Metz und Paris sowie nach Köln, Belgien, Holland und England; die Strecken Mainz-Worms und Frankfurt-Mannheim dem Verkehr nach Elsass-Lothringen, Baden und der Schweiz; die Strecke Hanau-Eberbach dem Verkehr zwischen Norddeutschland und Württemberg, der Schweiz und Italien; die Strecken Frankfurt-Hanau-Aschaffenburg und Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg dem Verkehr nach Bayern, Oesterreich und Italien. Die Linie von Frankfurt und Wiesbaden nach Limburg dagegen ist, da die Fortsetzung nach Troisdorf in Richtung auf Köln aufgegeben, besonderer Entwickelung nicht fähig. Wohl hat inzwischen der preussische Staat von Limburg aus in der Westerwaldbahn eine Verbindung mit der Köln-Giessener Linie hergestellt, indes trägt diese nur als Secundärbahn ausgeführte Strecke dem grossen Durchgangsverkehr nicht Rechnung, derselbe ist vielmehr den alten Linien verblieben. Allerdings werden die Durchgangslinien durch Concurrenzbahnen erheblich beeinträchtigt, so die Linie Frankfurt-Bingen von Anfang an durch die jetzt preussische Staatsbahnstrecke Frankfurt-Rüdesheim sowie bezüglich des Verkehrs von Berlin nach

Metz seit 1879 durch die preussische Staatsbahnlinie Berlin-Wetzlar-Coblenz-Reichsgrenze, und die Strecke Bingerbrück-Alzey-Worms durch die preussisch-pfälzische Linie Bingerbrück-Neustadt.

Der Verkehr gestaltete sich von Anfang an günstig und entwickelte sich nach und nach zu hoher Blüthe, so dass die Dividenden von 3 % in 1853 bis auf $11{,}_{60}$ % in 1872 stiegen. Von da ab gingen dieselben sprungweise auf 9 %, auf 6 % und dann allmählich, hier und da auch mit Schwankungen, bis zum Minimum von $3{,}_{25}$ % in 1885 herunter, da die Mehrbelastung des Unternehmens um rund 120 000 000 Mk. für die weniger ertragsfähigen Linien durch den Verkehr der in Folge der Concurrenz ohnehin beeinträchtigten alten Linien und selbst durch die staatliche Zinsgarantie nicht aufgewogen werden konnte.

Seitdem haben sich die Dividenden langsam wieder gebessert, indem der Verkehr bei gleicher Ausdehnung und Capitalsbelastung der Bahn von 8 226 927 Personen, 3 679 228 Tonnen Frachten mit 6 258 793 Mk. bezw. 8 537 655 Mk. Einnahme, einer Gesammtbruttoeinnahme von 16 042 318 Mk. und einem Betriebsüberschuss von 8 338 763 Mk. in 1885 auf 9 647 090 Personen, 4 532 259 Tonnen Frachten mit 6 763 040 Mk., bezw. 9 566 660 Mk. Einnahme, eine Gesammtbruttoeinnahme von 17 707 161 Mk. und einen Betriebsüberschuss von 9 656 179 Mk. in 1888 gestiegen ist, wodurch sich die Dividenden bis auf $4^1/_2$ % erhöht haben. Da Dank dem landwirthschaftlichen Reichthum und der industriellen Bedeutung des Verkehrsgebiets der eigene Verkehr immer gewaltigere Dimensionen annimmt, so ist trotz der Beeinträchtigung des Durchgangsverkehrs von aussen her auch für die nächste Zeit auf ein weiteres Wachsen der Rentabilität zu rechnen, um so mehr, als durch die 1890 zur Herstellung seitens des Grossherzogthums Hessen beschlossenen Nebenbahnen auch der Hessischen Ludwigsbahn zahlreiche neue Zufuhrwege entstehen.

Wie bei allen grossen Bahncomplexen bildet auch hier der Güterverkehr die Haupteinnahmequelle, jedoch nicht in solch hohem Procentsatz wie bei den anderen, indem der Personenverkehr hervorragend gut entwickelt ist. Die Haupttransportartikel des Güterverkehrs sind Kohlen, Steine, Holz, Getreide und Mehl, Eisen und Stahl, Erze und Erden sowie Düngemittel. Betreffs des Verhältnisses zwischen Binnen-, directem und Durchgangsverkehr nimmt beim Güterverkehr hier ausnahmsweise der Durchgang die zweite und der Binnenverkehr erst die dritte Stelle ein, während bei dem Personenverkehr die sonst durchweg beobachtete Reihenfolge Binnen-, directer und Durchgangsverkehr auch hier zu finden ist.

Das Verhältniss der Betriebskosten zu den Einnahmen hat sich, trotzdem die Bahn einen ganz ausnehmend lebhaften Zugsverkehr unterhält, immer äusserst günstig gestellt. Dieselben hielten sich mit Ausnahme von vier vereinzelten Jahren stets unter 50 % der Bruttoeinnahme und haben durchschnittlich nur 44,6 % derselben betragen.

Die in den einzelnen Jahren einschliesslich der Zinszuschüsse verbliebenen Reinerträge gestatten die Auszahlung folgender Dividenden:

pro	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861
	3	4,40	4,50	5	5	5,50	5,50	5,75	7 %
pro	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870
	7,50	7	7,50	8	7,75	8,50	9	9,50	9,50 %
pro	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879
	11	11,60	9	6	6	5	5	4	4 %
pro	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
	4	3,60	3,80	4,20	4,40	3,25	3,50	4,17	4,50 %

im Durchschnitt 6,02 %.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888 wie folgt: Reservefonds für die hessischen Linien 375 500 Mk., desgleichen für die preussischen Linien 316 500 Mk., Erneuerungsfonds für die nicht garantirten hessischen Linien 1 716 158 Mk., desgl. für die garantirten hessischen Linien 1 214 290 Mk., desgl. für die preussischen Linien 695 772 Mk., im Ganzen aber 4 318 220 Mk. Der Bilanzreservefonds wird nur rechnerisch geführt. — Der Verkehr des letzten zum Bericht gezogenen Jahres 1888 ist bereits vorstehend angegeben; zur Bewältigung desselben waren 5067 Beamte und Arbeiter, 190 Locomotiven, 494 Personen- und 3228 Lastwagen, für den Rheintraject bei Worms aber noch 3 Dampfboote und 3 Schalden vorhanden.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Mainz; die Repräsentanten derselben sind der Verwaltungsrath und die Specialdirection; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 111 900 000 Mk. Actien einer Sorte à 600 Mk. bezw. 350 Gulden. Je 5 Actien 1 Stimme, Maximalstimmrecht 10 Stimmen, auch in Vertretung nicht mehr; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal im April; Dividendenzahlung vom 15. Mai ab; Verj. 5 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres der Fälligkeit. — Pr.-Obligationen ult. 1890 im Ganzen in Umlauf 101 581 700 Mk. und zwar:

1. de 1863/65: 7 253 400 Mk. à 600 Mk.; Zf. 4 %, Zt. 1. 5. und 1. 11.; Tilgung mit 1/3 % plus Zinszuwachs bis 1929; Ausl. im Mai auf 1. 7.;

2. de 1868/69: 26 557 200 Mk. à 600 Mk.; Zf. 4 %, Zt. 1. 1. und 1. 7.; Tilgung mit 27 771 Mk. bis 1958; Ausl. im Januar auf 1. 3.;

3. de 1874: 10 104 600 Mk. à 600 Mk.; Zf. 4 %, Zt. 1. 4 und 1. 10.; Tilgung mit 1/2 % plus Zinszuwachs bis 1929; Ausl. im April auf 1. 6.

4. de 1875: 9 941 500 Mk. à 500 bezw. 1000 Mk.; Zf. 4 %, Zt. 1. 3. und 1. 9.; Tilgung mit jährlich 10 500 Mk. plus Zinszuwachs bis 1965; Ausl im Januar auf 1. 3.

5. de 1876: 9 942 000 Mk. à 500 bezw. 1000 Mk.; Zf. 4 %, Zt. 1. 3. und 1. 9.; Tilgung jährlich mit 10 500 Mk. plus Zinszuwachs bis 1965: Ausl. im Januar auf 1. 3.;

6. de 8. 5. 1878: 9 942 000 Mk. à 500 bezw. 1000 Mk.: Zf. 4 %, Zt. 1. 3. und 1. 9.; Tilgung jährlich mit 10 500 Mk. plus Zinszuwachs bis 1965; Ausl. im Januar auf 1. 3.

7. de 15. 5. 1878: 9 961 500 Mk. (3 486 000 Mk. sind unbegeben geblieben) à 500 bezw. 1000 Mk.; Zf. 4 %, Zt. 1. 3. und 1. 9.; Tilgung mit 10 500 Mk. plus Zinszuwachs bis 1965; Ausl. im Januar auf 1. 3.

8. de 1881: 9 879 500 Mk. à 500 bezw. 1000 Mk.; Zf. 4 %, Zt. 1. 2. und 1. 8.; Tilgung mit 10 500 Mk. plus Zinszuwachs bis 1965; Ausl. im Mai auf 1. 8.

Bei den vorstehenden 8 Anleihen ist Verstärkung der Tilgungsquote und Totalkündigung schon jetzt zulässig.

9. de 1889: 8 000 000 Mk. à 500 bezw. 1000 Mk.; Zf. 3½ %, Zt. 1. 2. und 1. 8.; Tilgung von 1895 ab mit jährlich 19 000 Mk plus Zinszuwachs bis 1974; Ausl. im Mai auf 1. 8; Verstärkung der Tilgungsquote und Totalkündigung von 1895 ab zulässig.

Von sämmtlichen Anleihen verjähren die Zinsen 5 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres ihrer Fälligkeit und die ausgeloosten Stücke 11 Jahre nach Ausloosung.

Zahlstellen: In Mainz die Hauptkasse der Gesellschaft; in Berlin: Bank für Handel und Industrie, Anhalt & Wagener Nachf., Cohn Bürgers & Co.; in Breslau: Oppenheimer & Schweitzer; in Darmstadt: Bank für Handel und Industrie; in Dresden: Albert Kuntze & Co; in Halle: Zeising, Arnhold, Heinrich & Co.; in Kassel: L. Pfeifer; in Köln: Bankverein A. Schaffhausen, Sal. Oppenheim jun. & Co.; in Magdeburg: Ziegler & Koch; in München: Merk, Fink & Co.; in Frankfurt a. M.: die Filiale der Bank für Handel und Industrie; in Leipzig: Meyer & Co.; in Hamburg: Ed. Frege & Co.; in Mannheim: Köster & Co.; in Stuttgart: Württembergische Bankanstalt vorm. Pflaum & Co.

Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger und je eine in Mainz, in Worms, in Darmstadt, in Köln und in Frankfurt a. M. erscheinende Zeitung. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds der nicht garantirten hessischen Strecken mindestens mit 1 % des auf diese Linien entfallenden Actiencapitals, Maximalbestand hierbei nicht vorgesehen; Erneuerungsfonds der preussischen Linien nach Regulativ; die Dotirung des Erneuerungsfonds der garantirten hessischen Linien liegt innerhalb der Staatsgarantie; die beiden Reservefonds für die hessischen und für die preussischen Linien haben die vorgeschriebene Maximalhöhe erreicht. **Der Bilanzreservefonds wird kraft eines beim Landgericht in Mainz erstrittenen Urtheils nicht aus den Betriebseinnahmen dotirt, sondern nur rechnerisch mit ausgeloosten Obligationen belegt.** — Besteuerung und Ankauf: Betreffs der in Hessen gelegenen Linien ist die Gesellschaft einer besonderen Besteuerung nicht unterworfen; die Concessionsdauer für diese Linien ist eine beschränkte und erstreckt sich bis zum Jahre 1958, nach welcher Zeit der Staat berechtigt ist, die Bahnen für den Taxwerth der Anlagen und der Betriebsmittel zu übernehmen, jedoch hat er sich das Recht vorbehalten, die qu. Linien schon von 1893 ab gegen Be-

rechnung des Kaufpreises auf Grund der Rentabilität in den vorher gegangenen 5 Jahren für sich zu erwerben, und zwar die vor 1868 concessionirten Linien gegen Zahlung des zwanzigfachen Betrages des vollen Betriebsüberschusses, die in 1868 concessionirten Linien, also die Riedbahn, und die garantirten Strecken aber gegen Zahlung des zwanzigfachen Betrages des wirklichen Reinertrages, in beiden Fällen im Durchschnitt der letzten 5 Jahre. Hierbei ist aber der Kauf nur einzelner Linien ausgeschlossen und bestimmt, dass mindestens die innerhalb einer Provinz gelegenen Strecken gleichzeitig übernommen werden sollen. — Die auf preussischem Gebiet gelegenen Strecken sind bezüglich Besteuerung und Ankauf den preussischen Eisenbahngesetzen unterworfen.

Börsen und Cours: Actien in Augsburg, Berlin, Breslau, Frankfurt a. M., Hamburg und Leipzig, Cours derselben ult. 1890 in Berlin: 115,10 %. — Pr.-Oblig.: Die 4procentigen in Berlin, Frankfurt, Hamburg und Leipzig, Schlusscours 1890 von den einzelnen Emissionen in Berlin zwischen 101,00 und 101,40 %; die 3½procentigen von 1889 in Berlin und Frankfurt a. M. mit Cours von 96,50 % in Berlin. — Dividende pro 1889: 4⅔ %.

Geographie. Das ursprüngliche Verkehrsgebiet des Hessischen Ludwigsbahnunternehmens erstreckt sich über den südlichen Theil des Grossherzogthums Hessen, die Provinzen Starkenburg und Rheinhessen. Von den hierbei in Rede stehenden Linien liegen nur kurze Endstrecken bei Frankfurt a. M. in der preussischen Provinz Hessen-Nassau, die Endstrecke bei Eberbach im Grossherzogthum Baden und die Endstrecke der Linie Darmstadt-Aschaffenburg in der bayerischen Provinz Unterfranken. Dagegen liegen die Linien nördlich des Rheins und Main, die Main-Lahnbahn Frankfurt a. M.-Eschhofen mit dem Zweige nach Wiesbaden und die Eigenthumsstrecke der Linie Frankfurt-Hanau-Aschaffenburg ganz in der preussischen Provinz Hessen-Nassau. Ziffermässig gehören hiernach zum

Grossherzogthum Hessen	506,80 km
Königreich Preussen	140,38 „
Königreich Bayern	9,15 „
Grossherzogthum Baden	26,96 „
Summa	683,19 km.

Mit dieser Gesammtlänge ist die Hessische Ludwigseisenbahn in dem I. Theil des Werkes in Ansatz gekommen, dieselbe ist bis Ende 1890 aber auch unverändert geblieben.

Betreffs der oro- und hydrographischen sowie der allgemeinen volkswirthschaftlichen Verhältnisse verweisen wir bezüglich des hier in Rede stehenden grossherzoglich hessischen Gebiets auf die Seite 54/55 und bezüglich der Main-Lahnbahn auf die Seite 86/87 unter „Nassau“ gemachten Angaben, aus welchen sich ergiebt, dass das ursprüngliche und weitaus wichtigste Verkehrsgebiet der Bahn südlich der Rhein-Mainlinie liegt, durchweg dem Stromgebiet des Rhein angehört, von dem Strom selbst theils durchflossen, theils begrenzt wird, in orographischer Beziehung im Südosten von dem Odenwalde, im Westen von dem rheinhessischen Hügellande, im Nordosten und in der Mitte aber von der oberrheinischen Tiefebene eingenommen ist, dass es ein an Landwirthschaft, Obstbau, Viehzucht und Waldungen reiches Land umfasst und die drei wichtigsten Städte des Grossherzogthums, Darmstadt als Residenz und Sitz der Landesbehörden, Mainz als grössten Handelsplatz und Offenbach als bedeutendsten Industrieort umschliesst, sowie ferner, dass die Main-Lahnbahn auf dem an Bergbau reichen, landwirthschaftlich aber weniger entwickelten Taunusgebirge

liegt. Jenen Angaben neu hinzuzufügen und ganz besonders zu betonen aber ist, dass die Hessische Ludwigsbahn ausserdem in Frankfurt a. M. nicht allein einen Platz von höchster eigener Bedeutung, sondern auch die Hauptvermittlerin des ganzen Verkehrslebens zwischen Nord- und Süddeutschland in sich begreift.

Der speciellen geographischen Besprechung legen wir folgende Linien zu Grunde: Mainz-Worms, Frankfurt a. M.-Mainz-Bingen, Bingen-Worms, Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg, Frankfurt a. M.-Mannheim bezw. Worms, Frankfurt a. M.-Hanau-Aschaffenburg, Hanau-Eberbach und Frankfurt a. Main bezw. Wiesbaden-Eschhofen (Limburg).

I. Mainz-Worms-pfälzische Grenze ist 49 km lang, beginnt auf dem Centralbahnhofe Mainz, führt mittelst Tunnels durch die Citadelle der Festung hindurch, hat scharf südliche Richtung und liegt in der hier im Weinbau überaus reich gesegneten, mit Rebengeländen bestandenen oberrheinischen Tiefebene auf dem linken Ufer des Rhein. Sie berührt zunächst nur kleinere Ortschaften, darunter aber solche mit Namen guten Klangs, wie Laubenheim und Nierstein, nimmt später bei Osthofen eine selbstständige Secundärbahn westlich von Westhofen auf, trifft dann auf den Eisenbahnknotenpunkt Worms und findet auf der pfälzischen Grenze Fortsetzung in den pfälzischen Eisenbahnen nach Ludwigshafen. Ein Pachtverhältniss liegt hier wie überhaupt auf sämmtlichen Grenzstrecken gegen die pfälzischen Bahnen nicht vor, nur der Fahrdienst ist besonders geregelt. Der Eisenbahnknotenpunkt Worms wird durch die hier in Rede stehende Linie, durch Bingen-Worms, durch Worms-Darmstadt bezw. Mannheim und durch die selbstständige Secundärbahn Worms-Offstein gebildet. Die Bahn ist durchweg doppelgleisig und hat günstige Steigungsverhältnisse, indem nur 0,7 km in solchen über 1 : 200 bis 1 : 118 herauf liegen.

II. Frankfurt a. M.-Mainz-Bingen ist 68 km lang und beginnt auf dem Centralbahnhofe Frankfurt a. M., welcher den Ausgangspunkt der preussischen Staatsbahnlinien nach Hanau-Berlin, nach Kassel und Homburg, nach Kastel und Wiesbaden, der Main-Neckarbahn nach Darmstadt-Heidelberg bezw. Mannheim sowie der Hessischen Ludwigsbahnlinien nach Bingen, nach Mannheim bezw. Worms und nach Eschhofen bildet, und welcher mittelst der städtischen Verbindungsbahn mit dem Frankfurter Ostbahnhofe in Verbindung steht. Die hier zu behandelnde Linie überschreitet bei zunächst südlicher Richtung unterhalb der Stadt auf fester Brücke den Main, nimmt bei Goldstein von der Vorstadt Sachsenhausen her eine 6 km lange Zweigbahn auf, begleitet bei nun südwestlicher Richtung den Main auf dessen linkem Ufer bis zu seiner Mündung, überschreitet unmittelbar bei dieser auf fester Brücke den Rhein, erreicht damit Mainz und benutzt von der Station Neuthor aus bis zum Centralbahnhofe die Gleiseanlagen der unter I. behandelten Linie. Unmittelbar hierauf entsendet sie südwestlich eine Zweigbahn an die demnächst zu behandelnde Linie Bingen-Worms, tritt dann hart an das linke Rheinufer und verbleibt auf diesem bis zu ihrem Endpunkte. Derselbe liegt unmittelbar hinter Bingen auf der Hälfte der hier über die Nahe führenden Brücke, welche die Grenze gegen die preussische Rheinprovinz bildet, und findet hier in den Linien des Directionsbezirks Köln linksrheinisch Fortsetzung nordwestlich nach Koblenz-Köln und südwestlich nach Saarbrücken-Metz-Paris. Ein Pachtverhältniss besteht auf der kurzen Grenzstrecke hinter Bingen bis Mitte Nahebrücke nicht, nur der Fahrdienst ist besonders geregelt. Die Bahn ist einschliesslich der Zweigbahn von Sachsenhausen her doppelgleisig und hat auf der Theilstrecke bis Mainz eine Maximal-

steigung von 1:170, während auf Mainz-Bingen Steigungen über 1:200 nicht vorkommen. Zu dieser Linie gehört als Zweigbahn:

a. Mainz-Armsheim. Dieselbe ist 33 km lang, steigt bei südwestlicher Richtung zum rheinhessischen Hügellande auf, durchbricht bei Olm vorspringende Bergmassen mittelst eines Tunnels und mündet auf Station Armsheim in die Linie Bingen-Worms. Sie ist eingleisig und hat auf 27 km Steigungen über 1:200 bis 1:80 herauf.

III. Bingen-Worms ist 63 km lang, liegt auf dem rheinhessischen Hügellande und führt in vorherrschend südöstlicher Richtung parallel zur pfälzischen Grenze. Sie geht über Sprendlingen, wo südlich eine Privatsecundärbahn von Wöllstein einfällt, nimmt bei Armsheim die unter II a. behandelte Zweigbahn von Mainz auf, entsendet gleichzeitig eine solche südlich nach Flonheim, dann bei Alzey eine südwestlich an die pfälzische Grenze gegen Marnheim-Kaiserslautern, weiter bei Monsheim zwei solche an die pfälzische Grenze und zwar die eine westlich gleichfalls gegen Marnheim und die andere südöstlich gegen Grünstadt-Neustadt. Die Hauptbahn wendet sich hinter Monsheim scharf nach Osten und läuft dann in den Eisenbahnknotenpunkt Worms ein. Die Bahn ist von Bingen bis Armsheim und dann von Alzey bis Monsheim eingleisig, auf Armsheim-Alzey und auf der Endstrecke Monsheim-Worms mit zusammen 19 km aber doppelgleisig. Die Maximalsteigung beträgt auf Bingen-Alzey 1:100 und auf Alzey-Worms 1:120. Zu dieser Linie gehören folgende Zweigbahnen:

a. Armsheim-Flonheim ist 5 km lang und führt in weitem Bogen nach ihrem südwestlich von Armsheim gelegenen Endpunkt; sie ist eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1:80.

b. Alzey-pfälzische Grenze ist 9 km lang, führt bei südwestlicher Richtung über Wahlheim und findet auf der Grenze Fortsetzung in den pfälzischen Eisenbahnen nach Marnheim und weiter nach Kaiserslautern. Sie ist eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1:80.

c. Monsheim-pfälzische Grenze gegen Marnheim ist 4 km lang, hat westliche Richtung und findet auf der Grenze hinter Wachenheim Fortsetzung in den pfälzischen Bahnen wie die vorige nach Marnheim und Kaiserslautern. Sie ist als Theilstrecke der durchgehenden Linie Worms-Kaiserslautern doppelgleisig und hat eine Maximalsteigung von 1:100.

d. Monsheim-pfälzische Grenze gegen Grünstadt ist 2 km lang, hat südöstliche Richtung und findet auf der pfälzischen Grenze hinter Hohensülzen Fortsetzung in den pfälzischen Linien nach Grünstadt und weiter nach Landau. Sie ist eingleisig und hat eine Steigung von 1:120.

Ein Pachtverhältniss besteht bei den unter b., c., d. aufgeführten Grenzstrecken nicht, nur der Fahrdienst ist besonders geregelt.

IV. Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg ist vom Centralbahnhof Mainz auf 8 km bis Bischhofsheim gleichbedeutend mit der unter II. behandelten Linie und hat von da aus eine Neubaulänge von 68 km. Sie gehört durchweg der oberrheinischen Tiefebene an, verfolgt bis Darmstadt südöstliche Richtung, schneidet auf dieser Strecke die Linie Frankfurt a. M.-Mannheim, ist an diese in der 2 km langen Curve Gr. Gerau-Dornberg in Richtung auf Mannheim angeschlossen, kreuzt bei Darmstadt die Main-Neckarbahn und entsendet von ihrem eigenen dortigen Bahnhofe aus rückwärts an die eigene Linie Frankfurt a. M.-Worms bezw. Mannheim eine Zweigbahn südwestlich nach Goddelau/Erfelden in Richtung gegen Worms sowie eine solche südöstlich an die Linie Hanau-

Eberbach nach Wiebelsbach/Heubach. Die Aschaffenburger Linie nimmt von Darmstadt aus nordöstliche Richtung an und zur Entlastung des Bahnhofes Darmstadt vom durchgehenden Güterverkehr ist nördlich davon eine 4 km lange Verbindungscurve von Hammelstrift nach Kranichstein eingelegt. Weiterhin führt die Bahn über Dieburg, schneidet bei Babenhausen die Linie Hanau-Eberbach, tritt bald darauf auf bayerisches Gebiet über, überschreitet bei Stockstadt den Main und mündet in den Eisenbahnknotenpunkt Aschaffenburg, von hier aus in den bayerischen Staatsbahnen östlich Fortsetzung findend nach Würzburg-Nürnberg-München bezw. Hof. Sie ist doppelgleisig; die Steigungen sind günstige, indem auf den freien Strecken solche über 1 : 200 nicht vorkommen. — Zu dieser Linie gehören folgende Zweigbahnen:

a. Darmstadt-Goddelau/Erfelden ist 16 km lang, hat südwestliche Richtung und mündet bei der genannten Station in die Linie Frankfurt-Worms bezw. Mannheim. Sie ist eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 186.

b. Darmstadt-Wiebelsbach/Heubach ist 28 km lang, hat zuerst südöstliche und dann östliche Richtung, liegt bereits auf dem nördlichen Abhange des Odenwaldes, durchbricht bei Zeilhard den Engelberg mittelst eines Tunnels, führt über Reinheim, wo eine selbstständige Secundärbahn südlich von Reichelsheim einfällt, und mündet auf Station Wiebelsbach/Heubach in die Linie Hanau-Eberbach. Die Bahn ist eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 70.

V. Frankfurt a. M.-Mannheim bezw. Worms ist vom Centralbahnhofe Frankfurt bis Goldstein gleichbedeutend mit der unter II. behandelten Linie, von da aus in der gemeinschaftlichen Strecke bis Biblis 48 km, auf Biblis-Mannheim 27 km, auf Biblis-Worms 11 km lang und gehört durchweg der oberrheinischen Tiefebene an. Sie verfolgt zunächst südwestliche Richtung, kreuzt bei Kl. Gerau die Linie Mainz-Aschaffenburg, wendet sich nun mehr nach Süden, nimmt bei Goddelau/Erfelden die unter IV a. behandelte Zweigbahn von Darmstadt auf, tritt bei Gernsheim nahe an den Rhein und gabelt sich dann bei Biblis in die Linie nach Mannheim und nach Worms.

Die Erstere behält südliche Richtung bei, schneidet bei Bürstadt die Zweigbahn Hofheim-Bensheim, nimmt bei Lampertheim eine solche nordwestlich von Worms auf, entsendet bei Waldhof einen 4 km langen Zweig nach der Neckarvorstadt von Mannheim, sie selbst aber läuft auf den Hauptbahnhof Mannheim ein, von wo aus sie in den badischen Staatsbahnlinien Fortsetzung nach Karlsruhe-Basel, nach Würzburg und in der badisch-pfälzischen Eisenbahnbrücke nach Ludwigshafen findet.

Die Wormser Linie verfolgt südwestliche Richtung, entsendet bei Hofheim eine Zweigbahn östlich nach Bensheim, bei Rosengarten eine solche südöstlich nach Lampertheim gegen Mannheim, übrschreitet hierauf mittelst Trajects den Rhein und mündet in den Eisenbahnknotenpunkt Worms. Die Theilstrecken Goddelau/Erfelden-Biblis und Lampertheim-Waldhof mit zusammen 27 km sind doppelgleisig, auf der 6 km langen Strecke Dornberg-Goddelau ist das zweite Gleis im Bau, die übrigen Strecken aber sind eingleisig. Grössere Steigungen als 1 : 200 kommen nicht vor. — Zu dieser Linie gehören folgende Zweigbahnen:

a. Hofheim-Bensheim ist 19 km lang, hat östliche Richtung, schneidet bei Bürstadt die Mannheimer Linie, führt über Lorsch und mündet auf Station Bensheim in die Main-Neckarbahn. Sie ist eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 250

b. Rosengarten-Lampertheim ist 10 km lang, hat südöstliche Richtung und mündet bei Lampertheim in die Mannheimer Linie. Sie ist eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 200.

VI. Frankfurt a. M.-Hanau-bayerische Grenze gegen Aschaffenburg ist 25 km lang. Sie beginnt auf besonderem, dem Ostbahnhofe in Frankfurt a. M., steht aber rückwärts mittelst der städtischen Verbindungsbahn mit dem Centralbahnhofe in Schienenverbindung, führt bei zunächst östlicher Richtung auf dem rechten nördlichen Ufer des Main über Mainkur, dann über Hanau, wo die preussischen Staatsbahnlinien nordwestlich von Friedberg, nordöstlich von Berlin-Bebra sowie westlich von Frankfurt a. M.-Offenbach einfallen und von wo eine eigene Linie südlich nach Eberbach abgeht, nimmt nun südöstliche Richtung an und findet auf der bayerischen Grenze hinter Grossauheim Fortsetzung in der bayerischen Staatsbahn nach Aschaffenburg, doch steht diese Strecke in pachtweisem Betriebe der Hessischen Ludwigsbahn. Die Bahn liegt in der oberrheinischen Tiefebene, ist durchweg doppelgleisig und hat Steigungen über 1 : 200 nicht aufzuweisen.

VII. Hanau-Eberbach ist 88 km lang und hat durchaus südliche Richtung. Mit ihrem nördlichen Theil gehört sie noch der oberrheinischen Tiefebene an, überschreitet unmittelbar hinter Hanau den Main, schneidet bei Babenhausen die Linie Darmstadt-Aschaffenburg, steigt von hier aus zum Odenwalde auf, nimmt bei Wiebelsbach/Heubach die unter IV b. behandelte Zweigbahn westlich von Darmstadt auf, passirt bald darauf einen 1200 m langen Tunnel, führt über Erbach, durchbricht dann zwischen Hetzbach/Beerfelden und Schöllenbach in dem 3100 m langen Krähbergtunnel, dem grössten des ganzen Netzes, das Gebirge, tritt hinter Kailbach auf badisches Gebiet über und mündet auf Station Eberbach in die badische Odenwaldbahn (Heidelberg-Würzburg). Die Bahn ist eingleisig und die Maximalsteigungen betragen auf Hanau-Babenhausen 1 : 200, auf Babenhausen-Erbach wiederholt 1 : 80, auf Erbach-Schöllenbach 1 : 70, auf der Endstrecke aber nur 1 : 130, indem sich die Bahn hier nach dem Neckarthal senkt.

VIII. Frankfurt a. M.-Eschhofen ist 66 km lang, hat nordwestliche Richtung und liegt auf dem Taunusgebirge. Sie beginnt auf dem Centralbahnhofe in Frankfurt a. M., schneidet bei Höchst die preussische Staatsbahnlinie Frankfurt-Wiesbaden, passirt hierauf bei Eppstein einen 200 m langen Tunnel, nimmt bei Niedernhausen die Zweigbahn südwestlich von Wiesbaden auf, führt über Idstein, Camberg, Niederselters und mündet auf Station Eschhofen in die Staatsbahnlinie Wetzlar-Niederlahnstein, deren Theilstrecke Eschhofen-Limburg von der Hessischen Ludwigsbahn mitbenutzt wird. Die Bahn ist eingleisig und die Maximalsteigungen betragen auf Frankfurt-Niedernhausen 1 : 110, dann aber wiederholt 1 : 70. In Niedernhausen fällt, wie schon gesagt, ein Zweig von Wiesbaden ein, welcher dort auf dem preussischen Staatsbahnhofe beginnt, 20 km lang und gleichfalls eingleisig ist, Steigungen bis 1 : 70 hat und kurz vor Niedernhausen das Gebirge in einem Tunnel durchbricht.

IX. Zu den vorstehend mit 675 km nachgewiesenen Linien treten noch die Rheinhafenbahn bei Gustavsburg sowie zwei Verbindungscurven bei Niederrad in Richtung gegen Frankfurt mit zusammen 8 km.

In den Linien der Hessischen Ludwigsbahn wird der Rheinstrom zwischen Mainz und Gustavsburg mittelst fester 1029 m langer Eisenbahnbrücke und ferner bei Worms in der Strecke Worms-Rosengarten mittelst Trajects über-

schritten. Die bereits bei den einzelnen Strecken aufgeführten 7 Tunnel haben eine Gesammtlänge von 6,8 km.

Die Linien der Hessischen Ludwigsbahn haben 18 Anschlussstationen an die Bahnnetze bezw. die Linien fremder Verwaltungen, und zwar 6 an den preussischen Eisenbahndirectionsbezirk Frankfurt a. M.: in Frankfurt, in Hanau, in Sachsenhausen, in Höchst, in Wiesbaden und in Eschhofen; 1 Anschluss an den Directionsbezirk Köln linksrheinisch: in Bingen (Mitte Nahebrücke gegen Bingerbrück); 3 Anschlüsse an die Main-Neckarbahn: in Frankfurt a. M., in Darmstadt und in Bensheim; 1 Anschluss an das bayerische Staatsbahnnetz: in Aschaffenburg; 2 Anschlüsse an das badische Staatsbahnnetz: in Mannheim und in Eberbach; 5 Anschlüsse an das Bahnnetz der „Vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen": auf den Grenzen bei Alzey gegen Marnheim, bei Monsheim gegen Marnheim und gegen Grünstadt, bei Worms gegen Ludwigshafen und bei Mannheim gleichfalls gegen Ludwigshafen. Ausserdem fallen 5 selbstständige Secundärbahnen in die Linien der Hessischen Ludwigsbahn ein und zwar: bei Spreudlingen von Wölstein her, bei Worms von Offstein her, bei Osthofen von Westhofen her, bei Reinheim von Reichelsheim her und bei Mannheim von Weinheim her; die ersteren vier stehen im Besitz des sog. Mitteldeutschen Eisenbahnconsortiums (Bachstein, Darmstädter Bank) und in die Letztgenannte theilt sich als dritter Besitzer zu den vorgenannten Beiden das Bankhaus Ladenburg Söhne, doch ist der Anschluss dieser letztgenannten Linie kein directer.

Betreffs der durch die vorstehend aufgeführten Anschlüsse vermittelten Durchgangsrouten verweisen wir auf die bezüglichen Erörterungen bei Besprechung des Verkehrs.

Hochstadt-Stockheimer Eisenbahn.

Geschichte. Im Jahre 1853 unterbreitete der Besitzer eines Kohlenbergwerkes bei Stockheim in Bayern der zuständigen Behörde das Project zu einer Eisenbahn von Stockheim an die bayerische Staatsbahnlinie Lichtenfels-Hof behufs Erleichterung der Abfuhr der dortigen Kohlen und weiterer Erschliessung der erst zum geringsten Theil in Abbau genommenen Kohlenfelder. Schliesslich bemächtigte sich die zwischen Stockheim und der für den Anschluss in Frage kommenden Station Hochstadt gelegene Stadt Kronach dieses Projectes, und nach langen Verhandlungen kam die Angelegenheit 1856 vor den bayerischen Landtag. Obgleich das Project für das ganze Land hohe Bedeutung hatte, da der Hauptländercomplex von Bayern zu den kohlenarmen Ländern gehört und ausser dem Stockheimer Lager im Norden nur noch solche im äussersten Süden in Oberbayern vorhanden sind, bei Stockheim aber auch Schieferbrüche, Eisensteingruben und Hüttenwerke schon damals in Betrieb waren, so fand das Project zunächst doch keine

Berücksichtigung. Endlich aber gelang es den rastlosen Bemühungen der Stadtgemeinde Kronach, unterm 27. März 1860 die Concession für die Strecke von Hochstadt nördlich über Kronach bis Gundelsdorf, wo das Kohlenlager seinen Anfang hat, für sich zu erwirken, und nachdem diese Strecke am 20. Februar 1861 eröffnet worden war, erhielt die Stadtgemeinde auch die Concession durch das Kohlenlager bis Stockheim. Die Eröffnung dieser Strecke erfolgte am 1. März 1863. Das Anlagecapital für die ganze 24,92 km lange Linie war auf 1 550 000 Gulden = 2 657 143 Mk. festgesetzt worden, so dass auf 1 km 106 627 Mk. entfallen. Das erforderliche Capital wurde seitens der Stadt Kronach bei der königlichen Bank in Nürnberg als 4½ procentiges hypothekarisches Darlehen aufgenommen, welche ihrerseits für diesen Betrag 4½ procentige Partialobligationen ausgab. Bauausführung einschliesslich Grunderwerb übernahm für die gleiche Accordsumme der Fabrikbesitzer von Cramer-Klett, den Betrieb aber von Eröffnung an die Staatsbahnverwaltung unter Gestellung des Beamtenpersonals und der Betriebsmittel pachtweise für den Betrag von jährlich 77 500 Gulden = 132 857 Mk., welche Summe derjenigen gleich ist, welche die Stadt als 4½ % Zinsen und ½ % Amortisation an die königliche Bank zu zahlen hat. Die Amortisation erfolgt zu Gunsten des Staates derartig, dass nach Beendigung derselben in 1918 die Bahn ohne weitere Entschädigung in das Eigenthum des bayerischen Staates übergeht. Derselbe hat sich jedoch auch das Recht vorbehalten, die Bahn schon vorher jederzeit gegen Zahlung des noch nicht amortisirten Capitalbetrages käuflich für sich zu erwerben, hiervon bis ult. 1890 aber noch nicht Gebrauch gemacht. Hierbei ist noch besonders anzuführen, dass nach den in unseren Händen befindlichen Correspondenzen die Staatsbahnverwaltung behauptet, dass das Eigenthum an dem zum Bahnbau erforderlichen Areal unmittelbar bei Betriebsübernahme von dem bayerischen Staat übernommen worden sei. Hiergegen erklärt der Stadtmagistrat von Kronach die Bahn (abgesehen von der in Ausübung begriffenen Amortisation) noch jetzt als Eigenthum der Stadtgemeinde, und das von uns hierüber zur Entscheidung angerufene Amtsgericht Kronach hat die Frage des Besitzes unentschieden gelassen, womit sich auch unsere geneigten Leser bescheiden wollen!

Geschäftliches. Besondere Fonds werden für die Bahn nicht geführt. Die seitens der königlichen Bank in Nürnberg auf Grund ihrer Hypothekenforderung ausgegebenen Partialobligationen lauten auf 500 Gulden; Zf. 4½ %; Zt. 15. 4. und 15. 10.; Tilgung mit ½ % plus Zinszuwachs; Ausl. am 15. 1. auf 15. 4. mit Zinsen bis 15. 4.; Verj. der Zinsen 5 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke nach 30 Jahren. In Umlauf ult. 1890: 939 000 Gulden. Börse: Die

Obligationen sind unter der Bezeichnung „Eisenbahnobligationen der königlichen Bank" an der Münchener Börse eingeführt. Cours ult. 1890: 104,60 %.

Geographisch ist die Bahn bereits bei den bayerischen Staatsbahnen auf Seite 601/602 unter II mitbehandelt.

Hof (Oberkotzau)-Egerer Eisenbahn.

Geschichte. Als in Veranlassung des Projects einer Böhmischen Westbahn von Prag nach Pilsen und Eger zwischen der königlich bayerischen und der kaiserl. österreichischen Regierung die Frage des Anschlusses dieser an die noch im Bau befindliche bayerische Staatsbahnlinie Bamberg-Hof behandelt wurde, bemächtigte sich bereits 1845 der in Eisenbahnfragen äusserst rührige Magistrat der bayerischen Stadt Hof dieser Angelegenheit, um den beregten Anschluss womöglich für seine Stadt zu gewinnen. Derselbe betrieb aber auch, nachdem zunächst das Böhmische Westbahnproject von der Tagesordnung verschwunden war, seinerseits die Angelegenheit weiter, um eine directe Schienenverbindung in das böhmische Kohlenrevier zu gewinnen und so mit Rücksicht auf die gerade damals enorm hohen Preise der Zwickauer Kohle der sich immer mehr entfaltenden oberfränkischen Industrie, welche ihren Hauptsitz in Hof hat und die durch die colossalen Kohlenpreise direct bedroht war, die böhmische Kohle nutzbar zu machen. Auf die diesbezüglichen Gesuche an Allerhöchster Stelle wurde 1855 dem Magistrat der Bescheid, dass eine solche Bahn in den Rahmen der Staatsbahnprojecte zunächst nicht aufgenommen werden könne, sie aber als Privatunternehmen staatsseitige Förderung finden solle. Daraufhin bildete sich aus den besonders interessirten industriellen Kreisen der Stadt Hof im Einvernehmen mit der gleich betheiligten industriellen böhmischen Stadt Asch ein besonderes Eisenbahnconsortium und verfolgte zunächst den Plan zur Erbauung einer Eisenbahn von Hof über Asch nach dem böhmischen Kohlenrevier Boden-Falkenau. Dasselbe erhielt auch unterm 22. Juli 1857 die Allerhöchste Genehmigung zu den Projectirungsarbeiten auf bayerischem Gebiet und 1860 die österreichische bezüglich des dortseitigen Gebiets. Die Verhandlungen mit der bayerischen Staatsbahnverwaltung wegen pachtweiser Uebernahme des Betriebes bedingten jedoch wiederum Aenderung des Projectes auf die Linie Hof-Asch-Eger, und unterm 4. Juni 1863 erhielt das Consortium bezüglich der österreichischen Theilstrecke dieser Linie die definitive Concession auf die Dauer von 60 Jahren von Eröffnung des Betriebes an gerechnet. Bezüglich der Beschaffung des Bau-

capitals setzte sich dasselbe mit der königlichen Bank in Nürnberg in Verbindung, doch erklärte diese, die erforderliche Anleihe nur der Stadt Hof bewilligen zu wollen. In Folge dessen trat das Consortium mit Einverständniss der kaiserlichen Regierung die österreichische Concession an jene ab und löste sich seinerseits auf. Nachdem die pachtweise Uebernahme des Betriebes mit der General-Direction der bayerischen Staatsbahnen vereinbart war, erhielt die Stadt unterm 13. August 1863 auch die definitive bayerische Concession und hierauf von der königlichen Bank in Nürnberg ein hypothekarisches 4 prozentiges Darlehen von 6 200 000 Gulden = 10 628 571 Mk., welche ihrerseits wieder für diesen Betrag 4 procentige Partialobligationen abgab. Der Bau wurde dem Fabrikbesitzer von Cramer-Klett für die gleiche Accordsumme in Generalentreprise übertragen (einschliesslich der mit der Finanzirung verbundenen Kosten, der Bauzinsen und der der Staatsbahnverwaltung für die Anschlussbauten erwachsenden Aufwendungen). Aeusserst schwierige Terrainverhältnisse machten eine directe Einführung der neuen Bahn in Hof nicht möglich, vielmehr musste dieselbe in dem 5 km südlich von Hof gelegenen Oberkotzau gesucht werden, und am 1. November 1865 gelangte die in dieser Trace 54,48 km lange Linie zur Eröffnung.

Den Betrieb übernahm von Anfang an unter Gestellung der Beamten und Betriebsmittel die bayerische Staatsbahnverwaltung pachtweise gegen Zahlung von jährlich 279 000 Gulden = 478 286 Mk. unmittelbar an die königliche Bank, wodurch das hypothekarische Darlehen mit 4 % verzinst und mit $^1/_2$ % plus Zinszuwachs amortisirt wird, so dass dasselbe nach 57 Jahren völlig getilgt ist und die Bahn am 15. September 1922 ohne Weiteres kostenlos in das volle Eigenthum des Staates übergeht. Derselbe ist jedoch berechtigt, die Bahn auch schon vorher jederzeit durch Abtragung des Restes der gedachten Hypothekenschuld gänzlich zu erwerben, hat hiervon aber bis ult. 1890 noch nicht Gebrauch gemacht.

Geschäftliches. Die Bahn ist Eigenthum der Stadt Hof; besondere Fonds werden für dieselbe nicht geführt. Die seitens der Königlichen Bank in Nürnberg auf Grund ihrer Hypothekenforderung ausgegebenen Partialobligationen lauten auf 500 Gulden. Zf. 4 %; Zt. 15. 3. und 15. 9. Tilgung mit $^1/_2$ % plus Zinszuwachs. Ausl. am 15. 6.; Auszahlung der ausgeloosten Stücke am 15. 9. mit Zinsen bis 15. 9. Verj. der Zinsen 5 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke nach 30 Jahren. In Umlauf ult. 1890: 4 964 500 Gulden. — Börse: Die Obligationen sind unter der Bezeichnung „Eisenbahn-Obligationen der königlichen Bank“ an der Münchener Börse eingeführt. — Cours ult. 1880: 101,30 %.

Geographisch ist die Bahn bereits bei den bayerischen Staatsbahnen auf Seite 600/601 unter Ii behandelt.

Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn

siehe unter „Secundärbahnen“ des Eisenbahnunternehmers Bachstein.

Holzkirchen-Miesbacher Eisenbahn.

Geschichte. Wie bekannt und wie auch unsererseits schon wiederholt erwähnt, gehört der Hauptländercomplex des Königreichs Bayern zu den kohlenarmen Ländern. Um so wichtiger war die Einbeziehung der wenigen Kohlenlager in das Bahnnetz; da diese aber sämmtlich abseits der damaligen grossen Verkehrswege im äussersten Norden und im äussersten Süden des Landes lagen, so wurden sie bei der Erbauung der ersten Staatseisenbahnen nicht berücksichtigt. Eins der wichtigsten Kohlenwerke südlich in Oberbayern ist das Miesbacher, und so bewarb sich die damalige Eigenthümerin desselben, die ehemalige „Miesbacher Steinkohlengewerkschaft“, für sich selbst um die Concession zur Erbauung einer Bahn von Miesbach nordwestlich nach der Station Holzkirchen der Staatsbahnlinie München-Holzkirchen-Rosenheim. Sie erhielt dieselbe im Januar 1860 mit der Massgabe, dass der Staat Verwaltung und Betrieb pachtweise gegen Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitals übernehme, und nach Beendigung der Letzteren die Bahn kostenlos in sein Eigenthum übergehe. Die Finanzirung auch dieser Bahn übernahm wie bei den übrigen bayerischen Pachtbahnen die königliche Bank in Nürnberg, indem sie im Vertrage vom 14. Februar 1860 der genannten Gewerkschaft ein hypothekarisches Darlehen von 1 000 000 Gulden = 1 714 286 Mk. gewährte, wogegen sie in die von der Staatsbahnverwaltung zu entrichtende Pachtrente von jährlich 50 000 Gulden = 85 714 Mk. eingewiesen wurde und von der Gewerkschaft die Berechtigung erhielt, ihrerseits wieder für den ganzen Betrag des Anlehens Partialobligationen auszugeben. Obige Pachtrente setzt sich zusammen aus einer $4^1/_2$ procentigen Verzinsung und der $^1/_2$ procentigen Amortisation des Anlagecapitals. Die 17,21 km lange Linie wurde am 23. November 1861 dem Verkehr übergeben, hierbei aber das Eigenthum des zum Bahnbau verwendeten Areals sofort auf das Staatsärar überschrieben, so dass die Gewerkschaft nur das Eigenthum der Bahnanlage selbst behielt, welche nach Beendigung der Amortisation am 22. November 1914, wie schon vorstehend angegeben, ohne Weiteres gleichfalls auf den Staat übergeht. Die Miesbacher Gewerkschaft löste sich 1870

auf, und an deren Stelle trat die Oberbayerische Actiengesellschaft für Kohlenbergbau, welche aber nicht mehr formell in den Theilbesitz an der Bahn eingewiesen zu sein scheint, wenigstens hat sie sich uns gegenüber zu diesem Besitz nicht bekannt. Im Jahre 1869 ist die Bahn südöstlich bis Schliersee verlängert, diese Neubaustrecke aber von vornherein auf Staatskosten, also als Staatsbahn hergestellt worden (s. S. 576).

Geschäftliches. Die etwas complicirten Eigenthumsverhältnisse sind bereits vorstehend erörtert; besondere Fonds werden für die Bahn nicht geführt. Die seitens der königlichen Bank in Nürnberg auf Grund ihrer Hypothekenforderung ausgegebenen Partialobligationen lauten auf 500 Fl.; Zf. $4^1/_2$%; Zt. 15. 4. und 15. 10.; Tilgung mit $^1/_2$% plus Zinszuwachs; Ausl. am 15. 1. auf 15. 4. mit Zinsen bis 15. 4. Verj. der Zinsen 5 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke nach 30 Jahren. In Umlauf ult. 1890: 739 000 Fl. — Börse: Die Obligationen sind unter der Bezeichnung „Eisenbahnobligationen der königlichen Bank“ an der Münchener Börse eingeführt. Cours ult. 1890: 104,50 %.

Geographisch ist die Bahn bereits auf Seite 606 unter IV c. behandelt.

Hoyaer Eisenbahn.

Geschichte. Bald nach Erlass der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung ging man an die Verwirklichung des schon lange vorher aufgestellten, wegen der Geldfrage aber immer wieder zurückgelegten Projects, den gewerbfleissigen Flecken Hoya a. d. Weser, Hauptort des gleichnamigen Kreises der Provinz Hannover, durch Erbauung einer Eisenbahn von dort nach der Station Eystrup der Staatsbahnlinie Bremen-Hannover in das Schienennetz zu ziehen. Zu Folge Allerhöchster Concession vom 24. Mai 1880 bildete sich nun eine besondere Actiengesellschaft mit einem Anlagecapital von 260 000 Mk., je zur Hälfte in St.-Actien und Pr.-St.-Actien. Hiervon übernahmen die Gemeinde Hoya 100 000 Mk. St.-Actien und 30 000 Mk. Pr.-St.-Actien und das Amt Hoya 30 000 Mk. St.-Actien, so dass nur 100 000 Mk. Pr.-St.-Actien zu freier Zeichnung verblieben. Der Bau wurde in eigener Regie am 5. Mai 1881 begonnen und die 6,91 km lange Linie am 26. November 1881 eröffnet. Um das Anlagecapital möglichst beschränken zu können, hatte man zunächst keine eigenen Betriebsmittel beschafft, doch machte es unter diesen Verhältnissen Schwierigkeiten, einen Betriebsunternehmer zu finden. Schliesslich übernahm die neu gebildete Lokaleisenbahn-Betriebsgesellschaft in Hamburg die Ausführung des Fahrdienstes unter Gestellung der erforderlichen Betriebsmittel nach Rowanschem System sowie die Unterhaltung

der Bahn für jährlich 22 000 Mk. Der Gesellschaft verblieb also die allgemeine Verwaltung, die Betriebsleitung und der ganze Expeditionsdienst. Dies gemischte System war aber die Quelle vieler Streitigkeiten und pecuniärer Nachtheile für die Hoyaer Gesellschaft, wodurch diese veranlasst wurde, den ursprünglich auf 10 Jahre abgeschlossenen Vertrag bereits per 1. Februar 1883 zu lösen und den ganzen Betrieb in eigene Hand zu nehmen. Sie musste hierbei die in zwei Rowanschen Dampfpersonenwagen und vier Lastwagen bestehenden Betriebsmittel gegen Zahlung von 75 000 Mk. von der Betriebsgesellschaft übernehmen und nahm hierzu sowie zur Begleichung der beim Bau eingetretenen Ueberschreitung des Voranschlages bei der Sparkasse in Hoya ein hypothekarisches Darlehn von 100 000 Mk. auf gegen Verzinsung und Tilgung desselben mit zusammen 4500 Mk. jährlich. Hiervon wurden Anfangs $4^1/_4$ % zur Verzinsung und $^1/_4$ % plus Zinszuwachs als Tilgungsquote, vom 1. Januar 1886 ab aber nur noch 4 % als Zinsen und $^1/_2$ % plus Zinszuwachs zur Amortisation berechnet, so dass die Anleihe in etwa 50 Jahren getilgt ist. Das Gesammtanlagecapital stellt sich somit auf 360 000 Mk. und für 1 km auf 52 098 Mk.

In der ersten viermonatlichen Betriebsperiode 1881/82 und in dem Betriebsjahr 1882/83 gestaltete sich der Güterverkehr vorerst gering, indem noch vielfach der Strassentransport vorgezogen wurde. Erst nach Einführung directer Gütertarife in 1883/84 wodurch sich der Eisenbahntransport erheblich billiger als jener stellte, wuchs der Güterverkehr und mit ihm die Einnahme, so dass für das genannte Jahr bei einer Gesammteinnahme von 44 051 Mk. und einem Betriebsüberschuss von 13 925 Mk. an die Pr.-St.-Actien $4^1/_2$ % Dividende gezahlt werden konnten, während in den beiden ersten Betriebsperioden nicht einmal die volle statutenmässige Dotirung der Fonds möglich gewesen war. Von da ab hat sich der Verkehr in erfreulicher Weise entwickelt, so dass hinfort die Pr.-St.-Actien alljährlich ihre statutenmässige und die St.-Actien gleichfalls regelmässig eine Dividende erhalten konnten. Hierbei brachten die beiden Betriebsjahre 1887/89 allerdings einen Rückgang, indes ist derselbe nur auf aussergewöhnlich schwere Naturereignisse zurückzuführen. Die ganze Bahn liegt nämlich im Ueberschwemmungsgebiet der Weser, und die hiermit in Zusammenhang stehenden Betriebsstörungen waren in den beiden beregten Jahren von besonders langer Dauer, dabei nicht allein mit Einbusse im Verkehr, sondern auch mit erheblichen Ausgaben verbunden. In den einzelnen Jahren stellten sich die Dividenden, wie folgt:

pro	1881/82	1882/83	1883/84	1884/85	1885/86	1886/87	1887/88	1888/89
St.-Actien	0	0	0	3	3	3	0,60	1,40 %
Pr.-St.-Actien	0	0	4,50	5	5	5	5	5 %.

Hierbei ist zu bemerken, dass die Pr.-St.-Actien kein Recht auf Nachzahlung der in früheren Jahren ausgefallenen Vorzugsdividende haben. — Nach Allem ist das Unternehmen ein durchaus gesundes und finanziell sicheres. Der Verkehr ist ein fester und beständiger, er bewegte sich, abgesehen von den ersten beiden Betriebsperioden, zwischen 37 230 Personen mit 14 803 Mk. Einnahme in 1883/84 und 41 207 Personen mit 15 676 Mk. Einnahme in 1886/87, zwischen 16 548 Tonnen Frachten mit 26 916 Mk. Einnahme in 1887/88 und 17 624 Tonnen mit 31 089 Mk. Einnahme in 1886/87, zwischen 44 051 Mk. Gesammteinnahme in 1883/84 und 49 001 Mk. in 1886/87. Die Betriebsausgaben schwankten zwischen 60,15 % der Bruttoeinnahme in 1886/87 und 72,40 % in 1888/89. Die Haupteinnahmequelle bildet der Güterverkehr, und bei diesem sind Kohlen, Kalk und Getreide die Haupttransportartikel. Dass der Rückgang in den beiden Jahren 1887/89 nur durch die erwähnten Naturereignisse veranlasst worden ist, erhellt am besten daraus, dass 1889/90 die bis jetzt besten Resultate geliefert hat, so dass die St.-Actien $4^1/_2$ % Dividende erhalten konnten. — Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888/89, wie folgt: Erneuerungsfonds 18 038 Mk., Reservefonds I 1778 Mk., Reservefonds II (Bilanz-) 1906 Mk. Das Beamten- und Arbeiterpersonal zählte 20 Köpfe, und an Betriebsmitteln waren 2 Rowansche Dampfpersonenwagen und 4 Lastwagen vorhanden.

Statuten, Concession, Geschäftliches: Der Sitz der Gesellschaft ist Hoya; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital ult. 1890: 130 000 Mk. St.-Actien und 130 000 Mk. Pr.-St.-Actien zu je 500 Mk. Jede Actie beider Sorten 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlungen jährlich einmal zwischen 1. 7. und 30. 9. Pr.-St.-Actien 5 % Vorzugsdividende ohne Recht auf Nachzahlung, hierauf St.-Actien ebenfalls bis 5 %, etwaiger weiterer Ueberschuss nach Beschluss der Generalversammlung entweder zur Ansammlung eines Extrareservefonds oder als weitere Dividende unter alle Actien gleichmässig. Dividendenzahlung spätestens vom 1. November ab, Verj. 4 Jahre nach Ft. Bei etwaiger Auflösung der Gesellschaft beide Actiensorten gleichberechtigt. — Pr.-Oblig. nicht vorhanden. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse in Hoya und Gottfried Felix Herzfeld in Hannover. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger und Hoyaer Wochenblatt. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ, Reservefonds I $^1/_{10}$ % des Anlagecapitals = 260 Mk., aufzusammeln bis 30 000 Mk., Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Anlagecapitals. — Besteuerung, Ankauf etc. nach allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen; ausserdem ist aber die Gesellschaft verpflichtet, auf Anfordern des Ressortministers den Betrieb gegen jährliche Rente in Höhe der durchschnittlichen Reineinnahme der letzten fünf

Jahre, mindestens aber gegen $4\frac{1}{2}$ % des Anlagecapitals an eine anschliessende Bahn (hier also an die Staatsbahnverwaltung) zu überlassen. — Börse: Papiere der Gesellschaft sind an keiner Börse eingeführt. — Dividende pro 1889/90: St.-Actien $4\frac{1}{2}$ %, Pr.-St.-Actien 5 %.

Geographie. Die Bahn ist 6,91 km lang, liegt in völlig ebenem Terrain und gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Hannover an. Sie beginnt bei dem Flecken Hoya hart auf dem rechten Ufer der Weser und führt ohne jedes Terrainhinderniss in südöstlicher Richtung nach der Staatsbahnstation Eystrup der Linie Hannover-Bremen. Die Linie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, benutzt auf 0,75 km die Chaussee und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2,4 Minuten pro 1 km betrieben. Steigungen über 1:200 kommen nicht vor.

Ilmebahn.

Geschichte. Während die benachbarte Stadt Einbeck den Anschluss an das grosse Bahnnetz mittelst der Zweigbahn Salzderhelden-Einbeck sich bereits 1879 durch Zahlung einer Subvention à fonds perdu im Betrage von 120 000 Mk. an die damalige Braunschweigische Eisenbahngesellschaft erwirkt hatte, wurde die Weiterführung dieser Bahn westlich bis zur Stadt Dassel der Gegenstand eines Actienunternehmens. Die betreffende Gesellschaft bildete sich zu Folge Concession vom 28. Juli 1882 mit einem Anlagecapital von 549 900 Mk., wovon 300 000 Mk. in St.-Actien und 249 900 Mk. in St.-Pr.-Actien begeben wurden. Hiervon übernahm der Kreis Einbeck 150 000 Mk., die Stadt Dassel 50 000 Mk. und der Flecken Markoldendorf 6000 Mk. St.-Actien. Der Bau der als normalspurige Secundärbahn auszuführenden Linie erfolgte durch den Eisenbahnbauunternehmer Schneider in Berlin in Generalentreprise für 435 800 Mk., wobei dieser jedoch auch die Bauzinsen der St.-Actien zu tragen hatte. Der Rest des Anlagecapitals mit 114 100 Mk. verblieb der Gesellschaft für Grunderwerb, Zahlung der Bauzinsen an die St.-Pr.-Actien und Bestreitung der ersten Ausgaben der eigenen inneren Verwaltung. Betriebsmittel wurden nicht beschafft, da von vornherein die Ueberlassung des Betriebes an die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft vereinbart worden war. Die Eröffnung der 13,26 km langen Linie erfolgte am 20. Dezember 1883. — Obgleich der Verkehr sich von Anfang an günstig gestaltete, und hierbei besonders auch der durch die an der Bahn befindlichen grossen Forsten, Steinbrüche und durch das Eisenhüttenwerk bei Dassel befruchtete Güterverkehr gleich mit beträchtlichen Zahlen einsetzte, so waren doch die finanziellen Resultate für die Gesellschaft äusserst ungünstige, da die seitens der Braun-

schweigischen Eisenbahn bezw. seit 1. April 1885 seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung in Rechnung gestellten Betriebsausgaben von den Bruttoeinnahmen zwischen 124,55 % in 1883/84 und 79,32 % in 1886/87 absorbirten. Die hiernach der Gesellschaft verbliebenen Ueberschüsse reichten alljährlich gerade nur zur Dotirung der statutenmässigen Fonds und zur Bedienung der schwebenden 6 procentigen Schulden, welche aus einer Ueberschreitung des Voranschlags besonders in Folge nachträglicher behördlicherseits geforderten Bauausführungen entstanden waren. Die Gesellschaft bemühte sich deshalb um eine Aenderung des bisherigen Betriebsvertrages, welcher darin gegipfelt hatte, dass sie für Bewachung und Unterhaltung der Bahn, sowie für Besorgung des Stations- und Expeditionsdienstes die der Betriebsführerin selbst erwachsenden Kosten, für den Fahrdienst aber pro Nutzkilometer eine Pauschalentschädigung von 60 Pfg. zu zahlen und ausserdem die Mitbenutzung des Bahnhofes Einbeck noch besonders zu vergüten hatte, sowie um die Genehmigung zur ordnungsmässigen Aufnahme einer billigeren Anleihe behufs Tilgung der schwebenden Schulden. Zunächst kam unterm 4. Juli 1888 mit Rechnung vom 1. April desselben Jahres mit der nunmehr zuständigen königlichen Eisenbahndirection Hannover ein neuer Betriebsvertrag zu Stande, inhaltlich dessen die Gesellschaft für die Betriebsführung und alle damit in Zusammenhang stehenden Ausgaben, Arbeiten und Leistungen und unter der Voraussetzung, dass in jeder Richtung täglich drei Züge verkehren, eine jährliche Pauschalentschädigung von 35 500 Mk., die Ausgaben à conto Erneuerungs- und Betriebsreservefonds, die Aufwendungen für Ergänzungsbauten, Steuern und Umlagen, Feuerversicherungsprämien, Unfall- und Haftpflichten sowie Processkosten aber noch besonders zu zahlen hat. Dieser Vertrag ist bis zum 1. April 1891 unkündbar, von da ab jedoch seitens jeder der Parteien mit einjähriger Kündigung löslich. Betreffs der Einnahmeverrechnung brachte dieser Vertrag aber gleichfalls einen Vortheil gegen den früheren, indem die Gesellschaft nun auch an den Expeditionsgebühren aus dem Güterverkehr participirte. Bei gleichzeitiger Zunahme auch des Transportquantums um fast 4000 Tonnen stieg die Einnahme aus dem Güterverkehr in dem ersten Jahre unter der Gültigkeit des neuen Vertrages 1888/89 von 19 903 Mk. auf 31 724 Mk. und die Gesammteinnahme von 39 556 Mk. auf 53 648 Mk., während die Betriebsausgaben ziffermässig sich nur um 880 Mk. erhöhten, gegenüber der Bruttoeinnahme aber sich fast um 22 % ermässigten. Auf diese Weise erzielte die Gesellschaft in diesem Jahre einen Betriebsüberschuss von 17 766 Mk.,

während bisher das Maximum 8908 Mk. in 1886/87 betragen hatte. Freilich musste auch dieser Ueberschuss zur Bedienung der schwebenden Schulden verwendet werden, doch hat dieses Jahr wenigstens den Beweis geliefert, dass der neue Betriebsvertrag von wesentlichem Vortheil für die Gesellschaft ist. Inzwischen ist auch noch zu Folge ministerieller Genehmigung vom 9. Juni 1890 zur Deckung der schwebenden Schulden bei dem Bankhause Herrmann Bartels in Hannover eine 4 procentige und im Durchschnitt mit $^1/_2$ % zu amortisirende Anleihe von 80 000 Mk. aufgenommen worden, so dass die Bedienung dieser jährlich nur noch 3600 Mk. erfordern wird. Besonders hierdurch erscheint die Zukunft des Unternehmens gefestigt und gesichert. Betreffs der Verkehrsgestaltung ist ein Wachsen des Personenverkehrs bei dem räumlich beschränkten Gebiet der Bahn nach den bisherigen Beobachtungen nicht mehr zu erhoffen. Derselbe hatte 1884/85 mit 48 901 Personen bezw. 20 097 Mk. Einnahme eingesetzt war von Jahr zu Jahr bis auf 38 694 Personen bezw. 18 126 Mk. in 1887/88 herunter gegangen und ist erst in 1888/89 wieder auf 43 098 Personen und 18 645 Mk. gestiegen. Dagegen ist ein Erstarken des Güterverkehrs wahrnehmbar und auch für die Zukunft zu erhoffen; derselbe hat in den ersten vier vollen Betriebsjahren allerdings auch hin und her geschwankt, in 1888/89 aber, wie bereits angegeben, eine erhebliche Steigerung erfahren. — Da die St.-Pr.-Actien bis einschliesslich 1888/89 Dividende noch nicht erhalten haben, aber Anspruch auf Nachzahlung der statutenmässigen Dividende von $4^1/_2$ % geniessen, so sind vom 1. Januar 1884 ab bis ult. März 1889 $19^1/_8$ % und ziffernmässig 70 293 Mk. rückständig. Einschliesslich der neuen Anleihe stellt sich die kilometrische Belastung auf 47 505 Mk.

Das Vermögen der statutenmässigen Fonds belief sich ult. 1888/89 im Ganzen auf 27 123 Mk. Beamte und Betriebsmittel werden von der Betriebsführerin gestellt.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Einbeck; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital ult 1890: 300 000 Mk. St.-Actien und 249 900 Mk. St.-Pr.-Actien, Beide in Stücken zu 300 Mk. Jede Actie beider Sorten 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlungen jährlich einmal zwischen 1. 7. und 30. 9. Für den Fall der Auflösung der Gesellschaft ist den Pr.-St.-Actien ein Vorzugsrecht nicht eingeräumt Dividendenberechtigung St.-Pr.- $4^1/_2$ % mit Recht auf Nachzahlung bei Vorrang des laufenden Jahres. Hierauf St.-Actien gleichfalls bis $4^1/_2$ %, Rest unter beide Actiensorten pro rata der Beträge gleichmässig. Dividendenzahlung spätestens vom 1. November ab; Verj. 4 Jahre nach Ft. — Anleihe 80 000 Mk. zerlegbar in Stücke zu 1000 und 500 Mk. Zf. 4 %. Zt. ganzjährig 1. 10., zum ersten Mal

1. 10. 91. Amortisation nach besonderem Plan bis 1936 37, zum ersten Male aus 1890/91, Ausl. im Juli auf 1. Oktober mit Zinsen bis ult. September. Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres der Fälligkeit; Verj. der ausgeloosten Stücke nicht vorgesehen. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse zu Einbeck, ferner Josef Kayser & Co. sowie M Falck ebenda und Herrmann Bartels in Hannover. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Hannoverscher Courier und das Kreisblatt des Kreises Einbeck. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ, Reservefonds mit $^1/_{10}$ % des Anlagecapitals, aufzusammeln auf 30 000 Mk.; Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Anlagecapitals. — Besteuerung und Ankauf: Nach allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen. — Börse und Cours: St.-Actien an keiner Börse, St.-Pr.-Actien in Hannover. Cours ult. 1890: 75,00 %. Dividende pro 1889/90: St.-Actien 0 %, St.-Pr.-Actien 2 %.

Geographie. Die Bahn ist 13,26 km lang und gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Hannover an. Sie beginnt auf dem preussischen Staatsbahnhofe in Einbeck in Anlehnung an die von der Linie Hannover-Frankfurt a. M. ausgehende Zweigbahn Salzderhelden-Einbeck und führt bei westlicher Richtung im Thal der Ilme bis zu ihrem Endpunkte Dassel, woselbst der Fluss aus dem Solling heraustritt. Die Bahn ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, benutzt auf 0,96 km öffentliche Strassen, hat ein Steigungsmaximum von 1:55 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben, indem 121 unbewachte Uebergänge von der Bahn zu passiren sind.

Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn

siehe unter „Secundärbahnen" des Eisenbahnunternehmers Bachstein.

Jever-Carolinensieler Eisenbahn.

Geschichte. Die Interessen der jeverländischen Ortschaften im äussersten Nordwesten des Hauptländertheils vom Grossherzogthum Oldenburg und der Wunsch nach einer bequemeren Verbindung mit den als Seebäder besonders wichtigen Nordseeinseln Wangeroog und Spiekeroog liessen das Project entstehen, aus der oldenburgischen Staatsbahnlinie Sande-Jever-preussische Grenze gegen Wittmund von Jever aus eine Zweigbahn nordwestlich nach Carolinensiel vorzutreiben. Dieses Projectes bemächtigte sich das Bankhaus von Erlanger & Söhne in Frankfurt a. M. und vereinbarte im Vertrage vom 30. 1. bezw. 21. 2. 1888 mit dem grossherzoglichen Staatsministerium, dass die oldenburgische Staatsbahnverwaltung die Bahn als normalspurige Secundärbahn für Rechnung des Bankhauses ausführe und den Betrieb derselben pachtweise auf Grund procentueller Theilung der Bruttoeinnahme für immer

übernehme, doch wurde hierbei als vorläufiger nördlicher Endpunkt nicht der bereits auf preussischem Gebiet gelegene Ort Carolinensiel, sondern die oldenburg-preussische Landesgrenze bei Friedrichsschleuse (Dampferstation nach Wangeroog und Spiekeroog) gewählt. Wie bereits in diesem Vertrage vorgesehen, übertrug das genannte Bankhaus seine aus demselben herrührenden Rechte und Pflichten an eine zu diesem Zweck neu gebildete Actiengesellschaft. Das Grundcapital derselben wurde auf 250 000 Mk. in Actien und 500 000 Mk. in $3\frac{1}{2}$ procentigen amortisirbaren Schuldverschreibungen festgesetzt. Die Eröffnung der Bahn erfolgte bei einer Neubaulänge von 18,03 km am 1. September 1888, und es waren für Herstellung und Ausrüstung derselben seitens der Gesellschaft 697 000 Mk. an die Staatsbahnverwaltung zu zahlen, so dass sich 1 km auf 38 657 Mk. stellt, wobei allerdings zu berücksichtigen, dass zum Theil vorhandene öffentliche Strassen benutzt werden konnten und die Gesellschaft eigene Betriebsmittel nicht besitzt. Der oben erwähnte zweite Zweck der Bahn hatte inzwischen die Verlängerung derselben bis an die Meeresküste als dringend erforderlich erkennen lassen, und so beschloss die Gesellschaft nach Vereinbarung mit der grossherzoglichen Eisenbahndirection nicht allein die Ausführung jener, sondern auch die Beschaffung eines eigenen Dampfers, sowie, bei Verwendung des noch vorhandenen Activrestes aus dem Grundcapital, das Actiencapital um 100 000 Mk. zu erhöhen. Die Eröffnung der 2 km langen Neubaustrecke von dem früheren Endpunkt der Bahn, Station Carolinensiel, bis an die Meeresküste beim Ausfluss der Harle ist bereits am 1. Juli 1890 erfolgt, die Begebung der 100 000 Mk. neuer Actien dagegen findet erst im Laufe des Jahres 1891 statt. Unter Einrechnung dieser stellt sich das gesellschaftsseitige Anlagecapital auf 850 000 Mk., und somit bei einer Gesammtlänge von 20,03 km 1 km auf 42 436 Mk., wobei jedoch der Werth des Dampfschiffs (30 000 Mk.) mit eingerechnet ist.

Der Betrieb erfolgt seitens der oldenburgischen Staatsbahnverwaltung unter Gestellung der Beamten und der Betriebsmittel. Hierbei werden von den Bruttoeinnahmen zunächst 5 % zur Bildung bezw. Dotirung des Erneuerungsfonds verwendet, und die anderen 95 % je zur Hälfte zwischen Betriebsführerin und Eigenthümerin getheilt; beträgt aber der auf die Eigenthümerin entfallende Antheil mehr als 5 % des Anlagecapitals, so erhält sie nicht die vollen $47\frac{1}{2}$ % der Bruttoeinnahme, sondern nur 5 % des Anlagecapitals und die Hälfte des Mehrüberschusses innerhalb der $47\frac{1}{2}$ % der Bruttoeinnahme, während die andere Hälfte dieses

Mehrüberschusses der Staatsbahnverwaltung über deren $47\frac{1}{2}\%$ hinaus zufällt.

Bei Eröffnung der Stammbahn am 1. September 1888 und Annahme des Kalenderjahres als Geschäftsjahr liegt nur die erste viermonatliche Betriebsperiode innerhalb des Rahmens unserer Arbeit. Dieselbe erbrachte eine Gesammtbruttoeinnahme von 11 010 Mk., wovon die Gesellschaft 5230 Mk. erhielt, welche sie jedoch als Vortrag auf das erste volle Betriebsjahr 1889 übernahm. Um einen Ueberblick über den Verkehr der Bahn zu geben, bringen wir vorgreifend auch noch die Resultate des Jahres 1889, wie folgt: Es wurden 86 057 Personen und 5 764 040 kg Frachten befördert und eine Gesammtbruttoeinnahme von 40 532 Mk. erzielt; die auf die Gesellschaft entfallenden $47\frac{1}{2}\%$ betrugen 19 253 Mk., durch welche das gesellschaftsseitige erste Anlagecapital mit 2,59 % verzinst wurde. Hieraus erhielten nach Bedienung der Schuldverschreibungen die Actien eine Dividende von 2 %. Bei dem immer stärkeren Zuspruch der Seebäder und bei der landwirthschaftlich guten Entwickelung des Verkehrsgebiets der Bahn geht dieselbe zweifellos einer gedeihlichen Zukunft entgegen, und bei dem wohlwollenden Betriebsvertrage ist die Gesellschaft auch in finanzieller Beziehung völlig gesichert. — Die Fonds waren ult. 1888 noch nicht gebildet; eigene Beamte und Betriebsmittel hat die Gesellschaft nicht.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist die Hauptstadt Oldenburg des Grossherzogthums; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 250 000 Mk. Actien à 1000 Mk.; jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 1. und 30. 4. Auszahlung der Dividende nach deren Feststellung; Verj. 4 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres der Ft. (in 1891 gelangen weitere 100 000 Mk. Actien zur Ausgabe). — Schuldverschreibungen (Obligationen) ult. 1890: 500 000 Mk. in Stücken zu 500 und 1000 Mk. Zf. $3\frac{1}{2}\%$; Zt. 1. 4. und 1. 10; Tilgung mit $\frac{1}{2}\%$ plus Zinszuwachs; Ausl. von 1891 an am 1. 4. auf 1. 10. mit Zinsen bis 30. 9. Vom Jahre 1900 ab Verstärkung der Tilgungsquote und Totalkündigung zulässig. Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke im Text der Schuldverschreibung nicht vorgesehen. — Zahlstellen: Die Oldenburgische Landesbank in der Hauptstadt Oldenburg. — Obligatorisches Publicationsorgan nur der Deutsche Reichsanzeiger. — Dotirung der Fonds: Der Erneuerungsfonds wird nicht aus den der Gesellschaft zufallenden Einnahmen, sondern von der Betriebsführerin mit 5 % der Gesammtbruttoeinnahme dotirt; Bilanzreservefonds mit $\frac{1}{20}$ der Reineinnahme, aufzusammeln auf 10 % des Gesammtcapitals, doch darf dessen Vermögen inhaltlich der Statuten (§ 31) unbeschadet besonderer Buchung unverzinslich zum Betriebsfonds verwendet werden. — Besteuerung und Ankauf: Besteuerung der Gesellschaft bezw. der Bahn findet nicht statt. Der Staat ist aber befugt, nach Ablauf von 10 Jahren jederzeit das freie Ver-

fügungsrecht über die Bahn zu gewinnen gegen Gewährung einer jährlichen Rente von 4 % des Anlagecapitals. — Börse: Weder Actien noch Schuldverschreibungen bis ult. 1890 eingeführt. Dividende pro 1889: 2 %.

Geographisch ist die Bahn bereits auf Seite 696 unter IIb. behandelt.

Karlsruhe-Maxauer Rheinbahn.

Geschichte. Während die grossherzoglich badische Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe bereits 1843/44 Eisenbahnverbindungen nach Norden und Süden und 1853 in der Linie Durlach-Bretten eine solche nach Osten und hiermit auch Anschluss an das württembergische Bahnnetz erhalten hatte, fehlte ihr noch der Anschluss westlich an die pfälzischen Eisenbahnen. Die grossherzogliche Regierung nahm eine solche Linie nicht in ihr eigenes Bauprogramm auf, genehmigte aber mit Gesetz vom 6. September 1860 die Ausführung derselben durch Privatunternehmer. Hierauf nahm die Stadtgemeinde Karlsruhe die Angelegenheit in die Hand, verhandelte zunächst wegen Fortführung der Bahn auf pfälzischem Gebiet und wegen Ueberbrückung des Rheins mit der Pfälzischen Ludwigseisenbahngesellschaft und erhielt, nachdem die erforderlichen Abmachungen erfolgt waren, unterm 27. Juni 1861 die definitive Concession zum Bau einer Bahn von Karlsruhe westlich bis an das rechte Rheinufer bei Maxau sowie zur Herstellung einer für den Eisenbahnverkehr einzurichtenden Schiffbrücke bis zur ideellen Landesgrenze Mitte des Rheins. Hierbei behielt sich die Regierung Verwaltung und Betrieb der Bahn für die auf 80 Jahre bemessene Dauer der Concession vor, während der Betrieb auf der Schiffbrücke der Pfälzischen Bahnverwaltung überlassen wurde. Das Capital zur Ausführung der Bahn sowie zur Bestreitung des vertragsmässig auf die Stadt Karlsruhe entfallenden dritten Theils der Anlagekosten für die Schiffbrücke einschliesslich der zum Betrieb auf dieser erforderlichen zwei Locomotiven wurde einer von der Stadt Karlsruhe zu verschiedenen Zwecken aufgenommenen vierprocentigen Anleihe im Betrage von 1 000 000 Gulden entlehnt und der Bahnbau seitens der Stadt selbst ausgeführt, die Herstellung der Schiffbrücke dagegen durch die Pfälzische Bahnverwaltung besorgt. Die Eröffnung der Bahn bis ans Rheinufer bei Maxau erfolgte am 5. August 1862, die der linksrheinischen pfälzischen Anschlussstrecke Maximiliansau-Winden 1864, die der Schiffbrücke aber erst 1865. Die Länge der im Besitz der Stadt Karlsruhe befindlichen Anlage beträgt 9,73 km. Betreffs der Schiffbrücke, welche übrigens auch dem allgemeinen Strassenverkehr dient, ist Karlsruhe am Be-

sitz, an der Einnahme und an den Unterhaltungskosten mit einem Drittel betheiligt. — Verwaltung und Betrieb der badischen Festlandstrecke erfolgt seitens der badischen Staatsbahnverwaltung unter Gestellung des Beamtenpersonals und der Betriebsmittel gegen Berechnung der wirklichen Ausgaben, und Karlsruhe hat aus dem ihr zufliessenden Betriebsüberschuss einen besonderen Reservefonds für unvorhergesehene Ausgaben zu unterhalten. Das seitens der Stadt aufgewendete Anlagecapital bezifferte sich ult. 1888 betreffs der Bahnanlage auf 1 140 263 Mk. und betreffs der Schiffbrücke auf 140 770 Mk., im Ganzen also auf 1 281 033 Mk., mithin pro 1 km auf 131 658 Mk. Die Anleihe, aus welcher der Bahnbau bestritten worden, ist seit dem 1. Februar 1887 bereits gänzlich getilgt, und somit kommen die der Stadt zufliessenden Betriebsüberschüsse jetzt der Stadtkasse unmittelbar zu Gute.

Die Bahn ist, da sie nicht allein dem schon an sich beträchtlichen Verkehr der Stadt Karlsruhe, sondern auch dem Wechselverkehr zwischen Bayern, Württemberg, Baden einerseits und der Rheinpfalz sowie Elsass-Lothringen andererseits dient, von sämmtlichen badischen Privatbahnen die weitaus rentabelste geworden. Die der Stadt Karlsruhe aus dem Betrieb der Bahn und der Schiffbrücke zugeflossenen Betriebsüberschüsse verzinsten das jeweilige Anlagecapital in den einzelnen Jahren, wie folgt:

pro	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870
	Defizit 8525 Mk.		0,92	6,03	13,37	17,36	16,86	18,66	15,50 %
pro	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879
	26,53	31,50	22,71	19,19	18,86	21,44	21,85	9,24	8,99 %
pro	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
	8,82	9,91	11,24	11,95	13,16	12,65	12,85	13,29	16,64 %

im Durchschnitt 14,06 %.

Der auffallende Rückgang in 1878 und den folgenden Jahren erklärt sich aus der Eröffnung der nur ungefähr 20 km weiter nördlich liegenden festen Rheinbrücke bei Germersheim in der Linie Bruchsal-Germersheim seitens der Vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen im Jahre 1877. Des Weiteren ist noch zu bemerken, dass der Betrieb der Schiffbrücke alljährlich directe Defizits ergeben hat, doch verdankt andererseits die Bahn ihre hohe Rentabilität der Verbindung mit dem linken Rheinufer durch die Schiffbrücke, wie auch aus den finanziellen Ergebnissen der Jahre 1862/64 vor Eröffnung der Schiffbrücke zu ersehen ist. Die Haupteinnahme bildet der Güterverkehr, welchem gegenüber die Personengeldeinnahme fast verschwindet. Abgesehen von den vier ersten weniger rentabelen Jahren bewegte sich die Letztere zwischen 39 078 Mk.

in 1870 und 82 900 Mk. in 1876, die Gütereinnahme dagegen zwischen 176 259 Mk. in 1866 und 496 177 Mk. in 1877, und in dem letzten zu Bericht gezogenen Jahre 1888 betrug die Personengeldeinnahme 71 021 Mk., die Gütereinnahme aber 437 525 Mk. Die der Stadt Karlsruhe in Rechnung gestellten Betriebsausgaben sind gegenüber denjenigen der anderen badischen Pachtbahnen sehr gering; abgesehen von den Jahren 1862/63, wo sie 146,57 bezw. 106,11 % der Bruttoeinnahme ausmachten, bewegten sie sich zwischen 29,73 % in 1867 und 83,24 % in 1880 und haben im Durchschnitt 56 % betragen. Dies günstige Verhältniss erklärt sich aber zumeist aus den hohen Bruttoeinnahmen; auf den Kilometer berechnet bezifferten sich die Betriebsausgaben in dem in dieser Beziehung günstigsten Jahr 1867 immer noch auf 5096 Mk.

Das Vermögen des einzigen seitens der Stadt für die Bahnanlage zu führenden Fonds, des Betriebsreservefonds, betrug ult. 1888: 66 483 Mk. Beamte und Betriebsmittel stellt, wie bereits erwähnt, die badische Staatsbahnverwaltung.

Concession und Geschäftliches. Das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr. Besondere Eisenbahnpapiere hat es für diese Bahn nie gegeben. Der Reservefonds brauchte concessionsgemäss nur auf 51 000 Mk. aufgesammelt bezw. in dieser Höhe erhalten zu werden, wird jedoch auch jetzt noch alljährlich mit kleineren Beträgen belegt. Die Concessionsdauer erstreckt sich auf 80 Jahre, d. h. bis zum 26. Juni 1941, jedoch hat sich der Staat das Recht vorbehalten, die Bahn jederzeit gegen volle Entschädigung käuflich für sich zu erwerben. Von Staats- und Gemeindesteuern ist die Bahn gänzlich befreit.

Geographisch ist sie bereits auf Seite 564 unter A 7. behandelt.

Kaysersberger Thalbahn.

Geschichte. Die bereits aus der Geschichte der Feldabahn (Seite 967 u. ff.) uns als Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmerin bekannte Locomotivfabrik Krauss & Co. in München erhielt seitens des Ministeriums für Elsass-Lothringen, Abtheilung für Gewerbe, Landwirthschaft und öffentliche Arbeiten unterm 7. April 1884 auf die Dauer von 99 Jahren die Concession zum Bau und Betrieb der mit 1 m Spurweite herzustellenden Schmalspurbahnen von dem Bahnhofe Colmar der Reichseisenbahnen einerseits nordwestlich über Kaysersberg und Urbeis nach Schnierlach und andererseits östlich nach Horburg, wobei jedoch die in der Letzteren enthaltene Theilstrecke von dem Bahnhofe Colmar nach dem Canalhafen daselbst behufs unmittelbarer Ueberführung normalspuriger Wagen dreischienig hergestellt worden ist. Unterm

10. Juni 1885 wurde dann die Concession noch auf eine Schmalspurbahn von Colmar südwestlich nach Winzenheim ausgedehnt. Die Anlagekosten für diese drei zusammen 29,17 km langen Linien wurden auf 1 762 000 Mk. veranschlagt, hiervon 540 128 Mk. aus öffentlichen Landesmitteln als Subvention à fonds perdu gewährt, der übrige Theil mit 1 221 872 Mk. aber seitens der Concessionsträgerin aufgebracht. Mit Baubeginn am 4. Juli 1884 erfolgte die Eröffnung der ersten Theilstrecke Colmar-Kaysersberg am 20. Januar, die der übrigen Theilstrecken aber am 1. Dezember 1884. Hiervon ist Colmar-Schnierlach 20,02 km, Colmar-Horburg 4,51 km und Colmar-Winzenheim 4,64 km lang. Die Erstere erschliesst ein bisher von den Pulsadern des grossen Verkehrs abseits gelegenes, gewerbfleissiges Thal, welches den Mangel einer unmittelbaren Bahnverbindung um so mehr empfand, als der Gebirgscharakter desselben den Strassentransport besonders schwierig und kostspielig machte; die Horburger Linie ist wegen Vermittelung des Verkehrs zwischen den Wasserwegen und den Reichsbahnen in ihrer Theilstrecke nach dem Canalhafen von hoher Bedeutung, hat in der Reststrecke dagegen nur den Charakter einer Vorortbahn, und das Letztere gilt auch von der Winzenheimer Linie. Das erste volle Betriebsjahr 1886 erbrachte an Einnahmen aus dem Personenverkehr 117 848 Mk., aus dem Güterverkehr 39 784 Mk. und im Ganzen 161 544 Mk., während die Betriebsausgaben 108 073 Mk. = 66,90 % jener betrugen, so dass der Concessionärin als Ueberschuss 53 471 Mk. = 4,38 % ihres eigenen Anlagecapitals verblieben. Trotzdem verkaufte dieselbe das Unternehmen mit Rechnung per 1. Januar 1887 am 17. März desselben Jahres an eine Actiengesellschaft, welche sich als Kaysersberger Thalbahngesellschaft mit einem Anlagecapital von 1 320 000 Mk. in Actien constituirte, so dass sich für diese das Kilometer auf 45 360 Mk. stellt. Dieselbe änderte im Einklang mit dem Lastenheft (Concessionsbedingungen) und mit dem Gesellschaftsstatut das Geschäftsjahr auf die Zeit des Etatsjahres, so dass das Betriebsjahr 1887/88 fünfzehn Monate umfasste. In diesem bezifferte sich der Verkehr auf 452 585 Personen und 28 654 Tonnen Frachten mit 135 233 Mk. bezw. 52 842 Mk., im Ganzen aber auf 195 132 Mk. Einnahme; die Ausgaben erforderten 130 433 Mk. = 66,84 % jener. Der hiernach verbliebene Ueberschuss von 64 699 Mk. ermöglichte die Auszahlung einer Dividende von 40 Mk. pro Actie à 1000 Mk. und auf ein Jahr umgerechnet von 3,20 %. Das zwölfmonatliche Betriebsjahr 1888/89 wies 468 199 Personen, 42 412 Tonnen Frachten mit 116 189 Mk. bezw. 53 366 Mk. Einnahme, eine Gesammtbruttoeinnahme von 176 707 Mk.,

eine Betriebsausgabe von 106 952 Mk. = 60,52 % und einen Betriebsüberschuss von 69 755 Mk. auf, woraus eine Dividende von 4,80 % vertheilt wurde. — Ueber den eigentlichen Rahmen unserer Arbeit hinaus sei noch erwähnt, dass laut Vertrag vom 15. Juli mit Rechnung per 1. August 1890 die Verwaltung der Reichseisenbahnen von Elsass-Lothringen in Veranlassung ihres Neubauprojectes Horburg-Markolsheim die Linie Colmar-Horburg der Kaysersberger Thalbahngesellschaft für 163 884 Mk. abgekauft hat. In Folge dessen ist 1890 das gesellschaftsseitige Grundcapital auf 1 155 000 Mk. reducirt worden.

Bei dem Wohlstand der Bevölkerung und der Anziehungskraft der Vogesen für den Touristen sowie bei der Neuanlage von Fabriketablissements, besonders in Kaysersberg und Urbeis, geht das Unternehmen zweifellos einer gedeihlichen Zukunft entgegen. Das Verhältniss der Betriebsausgaben ist als ein sehr günstiges zu bezeichnen, denn es muss noch besonders hervorgehoben werden, dass die drei Linien völlig getrennten Betrieb erfordern, dass die Schnierlacher Linie durchaus Gebirgsbahn ist und ausserdem erfahrungsgemäss die ersten Jahre immer die theuersten sind. — Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888/89, wie folgt: Erneuerungsfonds 3000 Mk., gesetzlicher Bilanzreservefonds 7311 Mk., Amortisationsconto für die Bahnanlage 1000 Mk. und Amortisationsconto der Betriebsmittel 6188 Mk. — An Betriebsmitteln waren zu demselben Zeitpunkt 7 Locomotiven, 27 Personen- und 46 Lastwagen vorhanden. Zur grösstmöglichen Ausnutzung des rollenden Materials haben trotz der Schmalspur die Wagenkasten dieselbe Breite wie auf den normalspurigen Bahnen, der erste derartige Fall auf den deutschen Schmalspurbahnen; auch sind die Locomotiven mit Rücksicht auf die dreischienige Strecke Colmar-Canalhafen derartig construirt, dass sie ohne Weiteres mit normalspurigen Wagen zusammen gekuppelt werden können. Das Beamten- und Arbeiterpersonal belief sich auf 60 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Colmar im Elsass; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital ult. 1890: 1 155 000 Mk. in Actien à 1000 Mk. Dieselben unterliegen mit Rücksicht auf die beschränkte Concessionsdauer der Amortisation und zwar werden von 1891 an in den ersten 6 Jahren je 1 Actie, in den folgenden 6 Jahren je 2 Actien und s. f., von 1933 bis 1938 je 8 Actien amortisirt; von 1939 an treten 5jährige Perioden ein, so dass von da bis 1943 in jedem Jahre 9 Actien, von 1944 bis 1948 je 10 Actien amortisirt werden u. s. f. bis zum Jahre 1983 wo die Concession erlischt und das Anlagecapital ausschliesslich desjenigen für die Betriebsmittel getilgt sein muss. An Stelle der amortisirten

Actien werden aber Genussscheine ausgegeben, welche dasselbe Stimmrecht wie die Actien haben und an dem Ueberschuss über 5 % Dividende in gleichem Masse wie jene theilnehmen. Auch bei einem Verkauf des Unternehmens vor Ablauf der Concession participiren die Genussscheine an dem über den Nominalbetrag der Actien etwa noch vertheilbaren Ueberschuss und ebenso bei Heimfall der Bahn an das Land nach Ablauf der Concession an dem durch Veräusserung der Betriebsmittel etc. erzielten Gewinn. Jede Actie und jeder Genussschein hat 1 Stimme ohne Beschränkung. Ordentliche Generalversammlungen jährlich einmal zwischen 1. April und letzten Juli. Auszahlung der Dividenden vom 1. 8. ab; Verj. 3 Jahre nach Ft. — Pr.-Oblig. nicht vorhanden. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse in Colmar und die Gesellschaftskasse der Lokalbahn-Actien-Gesellschaft zu München. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger und Landeszeitung für Elsass-Lothringen. — Dotirung der Fonds: Combinirter Erneuerungs- und Reservefonds bis 1891/92 mit 100 Mk pro 1 km, weiter bis 1896/97 mit 200 Mk. pro 1 km, dann fortlaufend mit 300 Mk. pro 1 km und aufzusammeln auf 6000 Mk. pro 1 km; Bilanzreservefonds mit 1/20 des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Anlagecapitals; Amortisationsfonds für die Betriebsmittel nach Ermessen und Beschluss des Aufsichtsrathes. — Besteuerung und Ankauf. Erstere besteht in Grundsteuer, Thür- und Fenstersteuer, Patentsteuer und Steuer für Güter der todten Hand*); Letzterer bereits nach Ablauf von 20 Jahren seitens der Landesregierung vorbehalten gegen Zahlung des 20fachen Betrages der durchschnittlichen Reineinnahme der letzten 5 Jahre, indes wird hierbei derjenige Antheil am Reinertrage, welcher im Verhältniss auf die von der Landesverwaltung gewährte Subvention entfällt, bei dieser Berechnung in Abzug gebracht. Nach 99 Jahren, also am 7. April 1983 geht die Bahn mit allem Zubehör, einschliesslich des combinirten Erneuerungs- und Reservefonds, jedoch ohne die Betriebsmittel unentgeltlich in den Besitz der Landesregierung über. Börse: Die Actien sind nicht eingeführt. Dividende pro 1889/90: 4,6 %.

Geographie. Der politischen Eintheilung nach gehören alle drei Linien dem Bezirk Oberelsass an, und alle drei gehen von dem Bahnhofe Colmar der Reichseisenbahnen aus. Die Schnierlacher Linie ist 20,03 km lang, lehnt sich zunächst bei westlicher Richtung auf 1,80 km mit eigenem Planum an das der Reichseisenbahnlinie Colmar-Münster an, benutzt von da ab die Reichsstrasse, tritt bei Ingersheim an die Vogesen und hält sich bei nördlicher Richtung an deren östlichem Abhange. Bei Sigolsheim wendet sie sich wieder nach Westen, steigt nun in das Gebirge auf, benutzt hierbei zunächst das Thal der Weiss, geht über Kaysersberg und Urbeis, tritt dann in das Thal des Bechinebaches und endet bei Schnierlach 11 km von der französischen Grenze entfernt. Sie hat auf 6,61 km eigenes Planum. Diese Linie hat 134 verschiedene Curven, die fast 1/3 der ganzen Länge ausmachen, dabei auf Colmar-Kaysersberg Steigungen bis 1 : 40, auf Kaysersberg-Schnierlach aber eine Maximalsteigung von 1 : 30 und zwar unausgesetzt auf 2,6 km. — Die Winzenheimer Linie ist

*) Die „Steuer der todten Hand" stammt noch aus französischer Zeit und ist mit Gesetz vom 1. Januar 1849 eingeführt. Sie ist gewissermassen ein Zuschlag zur Grundsteuer und soll betreffs derjenigen Corporationen und Gesellschaften, welche liegende Güter ohne Besitzwechsel zu Eigenthum haben, als Entschädigung für den Ausfall an Verkaufs- und Erbschaftssteuer dienen.

4,64 km lang, wovon 1,84 km auf eigenem Planum liegen, führt südlich der Reichsbahnlinie Colmar-Münster in südwestlicher Richtung von Colmar auf hügeligem Terrain mit einer Maximalsteigung von 1 : 46 nach der am Fuss der Vogesen gelegenen Stadt Winzenheim. Die Horburger Linie ist 4,51 km lang, liegt durchweg auf der öffentlichen Strasse, gehört der oberrheinischen Tiefebene an, hat aber trotzdem Steigungen bis 1 : 40. Sie führt von Colmar aus in östlicher Richtung zunächst an den Canalhafen (einen Zweig des Rhein-Rhonecanals) und weiter unter Ueberschreitung des Canals und des Illflusses nach dem Dorfe Horburg an der Ill. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt bei allen drei Linien 3 Minuten pro 1 km.

Kerkerbachbahn.

Geschichte. Die zahlreichen Erz-, Braunstein- und Phosphoritgruben nördlich der Lahn in der Gegend von Heckholzhausen und Merenberg konnten bislang bei dem Mangel an Communicationsmitteln für den Massentransport gar nicht oder wenigstens nur in geringem Masse ausgebeutet werden, was sich um so fühlbarer machte, als die Phosphoritgewinnung in Deutschland auf die Lahngegend beschränkt ist. Dieser Uebelstand liess den Plan zur Erbauung einer Eisenbahn von Heckholzhausen durch das Kerkerbachthal südlich an die Staatsbahnlinie Oberlahnstein-Wetzlar (Lahnbahn) entstehen. Andererseits liegen die Etablissements zu den Phosphoritwäschen und den Braunsteinaufbereitungen abwärts der Kerkerbachmündung an der Lahn zwischen Steeten und Dehrn, und bei letzterem Ort ist ausserdem die Kalkindustrie bedeutend. Deshalb war bei dem Project auch eine Verbindung der Braunstein- und Phosphoritgruben mit Dehrn ins Auge zu fassen. Da das Kerkerbachthal an einzelnen Punkten äusserst schmal ist, so war für den erstgedachten Theil der Bahn durch die Natur die Schmalspur bedingt, während die Strecke nach Dehrn bei günstigeren Terrainverhältnissen mit Rücksicht auf die Kalktransporte von Steeten besser normalspurig herzustellen war. Um nun aber die Phosphorit- und Braunsteintransporte ohne Umladung den Wäschereien und Aufbereitungsstellen zuführen zu können und um nur eine Sorte Betriebsmittel nöthig zu haben, entschied man sich, auf der Strecke von dem Anschlusspunkt an die Lahnbahn bis Dehrn durch Verlegung einer dritten Schiene Normal- und Schmalspur zu combiniren. Als Anschlusspunkt wurde die Güterhaltestelle Kerkerbach der Lahnbahn gewählt. — Zur Ausführung dieser Bahn constituirte sich mit Allerhöchster Concession vom 9. April 1884 am 12. Mai desselben Jahres eine neue Gesellschaft unter der Firma „Kerkerbachbahn Actiengesellschaft“.

Statutengemäss war das Grundcapital ursprünglich auf 950 000 Mk. St.-Actien festgesetzt, wovon die mit der Bauausführung beauftragte Firma Sönderop & Co. in Berlin 150 000 Mk. übernahm. Dieselbe erhielt für Bau und Beschaffung der Betriebsmittel in Generalentreprise 854 005 Mk. Der Bau begann am 2. Januar 1885, die Eröffnung der 3,66 km langen Linie Kerkerbach-Dehrn mit directem Gleiseanschluss an die Lahnbahn erfolgte am 1. Mai 1886, die der 12,18 km langen Linie Kerkerbach-Heckholzhausen streckenweise bis zum 10. Januar 1888, Beide jedoch zunächst nur für den Güterverkehr, während der Personenverkehr gleichfalls auf beiden Linien am 1. Juni 1888 eingeführt worden ist. Die letztgenannte Strecke ist mit 1 m Spurweite hergestellt und auf der Strecke nach Dehrn diese mit der Normalspur combinirt. — Der den Voranschlag weit übersteigende Grunderwerb, der nothwendige Ankauf der Eisenschmelze Christianshütte, welche das Kerkerbachthal völlig versperrte, der sehr theuere Anschluss an die Staatsbahn sowie die kostspielige Herrichtung von Absturzvorrichtungen auf Bahnhof Kerkerbach zur Erleichterung der Ueberladung aus den Schmalspur- in die Normalspurwagen liessen schon beim Bau erhebliche schwebende Schulden entstehen. Zur Begleichung dieser sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel nahm die Gesellschaft mit Privileg vom 7. Mai 1888 eine 5 procentige Anleihe von 300 000 Mk. auf und emittirte ausserdem den ersten gleichberechtigte Actien im Betrage von 50 000 Mk. Somit stellt sich das Anlagecapital im Ganzen auf 1 300 000 Mk. und für 1 km auf 82 070 Mk.

Der Betrieb wird von der Gesellschaft selbst geführt, was den falschen Angaben in Fachzeitungen gegenüber, nach welchen auch der Betrieb an Sönderop & Co. überlassen worden sei, hier besonders anzuführen ist. Bis ult. Januar 1888 erfolgte derselbe für Rechnung des Baufonds, doch seien nachfolgend die Betriebsergebnisse von Eröffnung der ersten Theilstrecke an wie folgt angegeben: Die zehnmonatliche Betriebsperiode vom 1. Mai 1886 bis ult. März 1887 ergab eine nur auf den Güterverkehr basirte Einnahme von 9105 Mk., während die Betriebsausgaben 14 548 Mk. erforderten. Das Jahr 1887/88, innerhalb dessen die ganze Bahn aber noch nicht drei volle Monate im Betrieb war, wies gleichfalls nur aus dem Güterverkehr eine Einnahme von 40 902 Mk., eine Betriebsausgabe von 22 025 Mk. = 53,85 % jener und einen Betriebsüberschuss von 18 877 Mk. auf. Hiervon entfallen auf die für Betriebsrechnung gehende zweimonatliche Periode Februar und März 1888 aber nur 1585 Mk. Ueberschuss, und es wurden diese

zur Dotirung der Fonds verwandt. Das erste volle auf Betriebsrechnung gehende Jahr 1888/89, innerhalb dessen auch der Personenverkehr eingeführt worden ist, ergab 2018 Mk. Personengeldeinnahme, 69 751 Mk. Gütereinnahme, eine Gesammtbruttoeinnahme von 73 319 Mk., eine Betriebsausgabe von 61 388 Mk., = 83,74 % jener und einen Betriebsüberschuss von 11 931 Mk., welcher die Vertheilung einer Dividende noch nicht ermöglichte.

Der Personenverkehr dürfte sich, wenn nicht etwa das Kerkerbachthal für Touristenausflüge in Aufnahme kommt, nur in recht bescheidenen Grenzen halten und der Gesellschaft finanzielle Opfer auferlegen. Dagegen dürfte der Güterverkehr, dessen Haupttransportartikel gebrannter und roher Kalk, Kohlen, Thon, Brauneisenstein, Braunstein und Phosphorit bilden, ein äusserst reger werden, um so mehr als 1889 auch die Merenberger Braunsteingruben seitens der Rasselsteiner Eisenwerksgesellschaft zu Neuwied (als Eigenthümerin dieser) mittelst einer 2 km langen Seilbahn an Station Heckholzhausen unmittelbar angeschlossen worden sind. In 1889/90 ist er bereits auf 97 359 Tonnen mit 110 446 Mk. Transporteinnahme gestiegen.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888/89, wie folgt: Erneuerungsfonds 879 Mk., Reservefonds 213 Mk., Extrareservefonds 494 Mk. An Betriebsmitteln waren zu demselben Termin 3 Locomotiven, 2 Personen-, 45 schmalspurige und 2 normalspurige Lastwagen vorhanden. Dieselben sind so construirt, dass schmal- und normalspurige in einem Zuge laufen können. Das Beamten- und Arbeiterpersonal zählte 47 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Christianshütte bei Schupbach in der Provinz Hessen-Nassau; die Repräsentanten der Gesellschaft sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital ult. 1890: 1 000 000 Mk. Actien à 500 und 1000 Mk.; je 500 Mk. Nominalwerth 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlungen jährlich einmal zwischen 1. Juli und 30. September. Dividendenauszahlung spätestens vom 1. 8. ab; Verj. 4 Jahre nach Ft. — Schuldverschreibungen (Pr.-Obligat.) ult. 1890 in Umlauf: 280 000 Mk. in Stücken à 1000 Mk.; Zf. 5 %; Zt. 1. 4. und 1. 10. Amortisation von 1889 ab alljährlich mit 10 000 Mk. Auszahlung 1. 10. mit Zinsen bis ult. September. Vorzeitige Totalkündigung schon jetzt zulässig. Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke 11 Jahre nach Ausl. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse zu Christianshütte, die Bankhäuser H. Trombetta in Limburg a. d. Lahn und Gebrüder Chabot in Rotterdam. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Kölnische Zeitung und die Nieuwe Rotterdamsche Courant. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ, Reservefonds mit $^{1}/_{10}$ % des Anlagecapitals, aufzusammeln auf 40 000 Mk., Bilanzreservefonds wird nur rechnerisch mit ausgeloosten Obligationen belegt. — Besteuerung und Ankauf: Nach allgemeinen

preussischen Eisenbahngesetzen, doch ist in die Concession für die Gesellschaft die Verpflichtung aufgenommen, auf Anfordern des Ressortministers die Bahn zur Vollbahn, d. h. also vor Allem auf Normalspur umzubauen, bezw. bei Weigerung das Eigenthum der Bahn nach den Sätzen des Eisenbahngrundgesetzes von 1838, mindestens aber gegen Zahlung des verwendeten Anlagecapitals an den Staat oder an einen von diesem zu bezeichnenden Dritten abzutreten; in diesem Fall möchte dieser Passus aber doch wohl nur Formsache sein, da die Gesellschaft kaum Platz für die Schmalspur gefunden hat — Börse: Weder Actien noch Schuldverschreibungen sind eingeführt. — Dividende pro 1889/90: $1^{1}/_{10}$ %.

Geographie: Die Bahn ist 15,84 km lang, liegt auf dem Westerwalde und gehört der politischen Eintheilung nach der preussischen Provinz Hessen-Nassau an. Beide Linien der Bahn beginnen auf der Station Kerkerbach der Staatsbahnstrecke Oberlahnstein-Wetzlar. Die Dehrner Linie mit combinirter Schmal- und Normalspur folgt bei nordwestlicher Hauptrichtung dem Lauf der Lahn, auf dem rechten Ufer derselben sich haltend, führt über Steeten und endet bei dem Dorfe Dehrn. — Die nur schmalspurige Heckholzhauser Linie mit 1 m Spurweite tritt bald hinter der Station Kerkerbach in das enge Kerkerbachthal und ist durch die Natur gezwungen, durchweg dessen Thalsohle zu benutzen. Sie führt bei vorherrschend nördlicher Richtung über Eschenau und Christianshütte (zum Dorfe Schupbach gehörig) nach ihrem Endpunkt Heckholzhausen. — Beide Linien haben durchweg eigenes Planum, die Dehrner Linie ein Steigungsmaximum von 1 : 100, die Heckholzhauser aber ein solches von 1 : 50. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt auf beiden Strecken 4 Minuten pro 1 km. In Heckholzhausen schliesst eine 2 km lange Seilbahn nach den Merenberger Braunsteingruben an.

Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.

Geschichte. Die gegenseitigen Verkehrsbeziehungen der Städte Flensburg und Kiel hatten gegenüber dem Umwege über Rendsburg-Neumünster schon längst eine unmittelbare Eisenbahnverbindung wünschenswerth gemacht, auch war dieses Project behufs besserer Verbindung mit Berlin südlich bis Oldesloe ausgedehnt und endlich ein solches zu einer ganz neuen Linie Kiel-Schwerin-Berlin aufgestellt worden. Indes kamen all diese Projecte nicht über das Stadium der generellen Vorarbeiten hinaus, da die Rentabilität von Kiel-Flensburg als Vollbahn und die der beabsichtigten Linien Kiel-Berlin gegenüber der hohen Leistungsfähigkeit der alten Linie Kiel-Hamburg-Berlin sehr fraglich erschien. Später wurde das Project Kiel-Flensburg seitens der Lokalinteressenten getrennt verfolgt, aber erst als seitens des Reichs der Erlass einer besonderen Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung in Aussicht genommen worden war und überdies der preussische Staat sich zur Betheiligung am Anlagecapital bereit gefunden hatte,

gedieh dasselbe zur Verwirklichung. Unterm 13. Juni 1878 bildete sich eine neue Actiengesellschaft unter obigem Namen mit einem Anlagecapital von 2 101 000 Mk. St.-Actien und 2 099 000 Mk. St.-Pr.-Actien = 4 200 000 Mk. Hiervon übernahmen die interessirten Kreise, Städte und Landgemeinden im Ganzen 2 496 500 Mk., 1 005 500 Mk. waren von Privaten gezeichnet worden, und den anderweitig nicht unterzubringenden Betrag von 698 000 Mk. übernahm der preussische Staat. Nach Publizirung der neuen Bahnordnung erhielt die Gesellschaft unterm 2. November 1878 die Concession zum Bau und Betrieb einer normalspurigen Secundärbahn von Kiel über Eckernförde nach Flensburg. Der Bau wurde am 18. April 1879 von der Verwaltung selbst in Angriff genommen, die südliche Theilstrecke Kiel-Eckernförde am 1. Juli 1881 und die ganze Bahn in einer Ausdehnung von 78,78 km am 21. Dezember desselben Jahres dem Betriebe übergeben. — Der Voranschlag war erheblich überschritten worden, wobei 150 000 Mk. als Antheil zu den behufs Einführung der neuen Linie in den Bahnhof zu Kiel erforderlichen Umbauten seitens der damaligen Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft erscheinen. Die Gesellschaft nahm deshalb 1883 eine 4 procentige Anleihe im Betrage von 800 000 Mk. auf, und 1886 wurde ihr behufs Vermehrung der Betriebsmittel und zu Erweiterungsbauten eine zweite gleichfalls 4 procentige Anleihe von 400 000 Mk. privilegirt, doch waren von Letzterer bis ult. 1888/89 nur 65 000 Mk. begeben. Somit stellte sich das verwendete Anlagecapital auf 5 065 000 Mk. und für 1 km auf 64 293 Mk.

Der Verkehr basirt auf den gegenseitigen Beziehungen der Städte Kiel und Flensburg und auf denjenigen des dazwischen liegenden, landwirthschaftlich reichen, grösserer Industrie aber noch entbehrenden Landstrichs zu diesen, wird seit 1886 aber durch die seitdem eröffneten Schleswig-Angeler, Flensburg-Kappelner und Eckernförde-Kappelner Privatbahnen beeinträchtigt. Gegenwärtig bildet der Personenverkehr noch die Haupteinnahmequelle; derselbe setzte im ersten vollen Betriebsjahr 1882/83 mit 284 028 Personen und 271 658 Mk. Einnahme ein, ist in der concurrenzfreien Periode bis auf 315 728 Personen bezw. 300 414 Mk. Einnahme gestiegen, ist dann Schwankungen unterworfen gewesen, hat aber in dem letzten zum Bericht gezogenen Geschäftsjahr 1888/89 trotz der Concurrenz mit 322 378 Personen die höchste Personenzahl seit Bestehen erreicht, während die Einnahme um ein Weniges gegen die von 1884/85 zurück geblieben ist. Der Güterverkehr ist trotz der Concurrenzen von 34 820 Tonnen und 123 579 Mk.

Transporteinnahme in 1882/83 alljährlich bis auf 58 885 Tonnen bezw. 201 501 Mk. in 1888/89 gestiegen. Die Gesammteinnahme war zunächst von 405 736 Mk. in 1882/83 bis auf 490 095 Mk. in 1885/86 angewachsen, ging zufolge der Concurrenzen in den beiden nächsten Jahren zurück, hat aber in 1888/89 mit 523 208 Mk. das bisher beste Resultat geliefert. Die Betriebsausgaben haben kilometrisch sowohl als auch im Verhältniss zu den Bruttoeinnahmen mit 47 % bis 55 % dieser den Durchschnitt gehalten, und so sind Ueberschüsse erzielt worden, welche von 1882/83 an nicht allein alljährlich die Auszahlung der statutenmässigen Dividende der St.-Pr.-Actien von 4 %, sondern auch noch solche an die St.-Actien gestatteten. In den einzelnen Jahren stellten sich dieselben, wie folgt:

pro	1881/82 3 Monate	82/83	83/84	84/85	85/86	86/87	87/88	88/89
St.-Actien	0	1	4	4	3,50	2,50	2,25	4 %
St.-Pr.-Actien	0	4	4	4	4	4	4	4 %

und im Durchschnitt für die St.-Act. 3,54 %, für die St.-Pr.-Act. 4 %. Der Rückgang der St.-Actien-Dividende in 1885/86 bis 1887/88 ist durch die Concurrenz und den Beginn der Amortisation der ersten Anleihe erklärt. — Da der Handel mit landwirthschaftlichen Producten und die Gewerbthätigkeit im Verkehrsgebiet der Bahn immer mehr zunimmt, so ist die Zukunft des Unternehmens trotz der Concurrenzen durchaus gesichert und eine Erhöhung der Rentabilität zu erwarten. Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888/89, wie folgt: Erneuerungsfonds 317 801 Mk., Reservefonds hat mit 30 000 Mk. bereits die statutenmässige Maximalhöhe erreicht, Bilanzreservefonds soweit baar dotirt 8379 Mk. — Der Verkehr des Jahres 1888/89 belief sich auf 322 378 Personen, 58 885 000 kg. Frachten mit 299 066 Mk., bezw. 201 501 Mk. Einnahme, auf eine Gesammtbruttoeinnahme von 523 208 Mk., auf eine Betriebsausgabe von 275 818 Mk. = 52,71 % jener und auf einen Betriebsüberschuss von 247 390 Mk. — Zur Bewältigung dieses Verkehrs waren 165 Beamte und Arbeiter, 7 Locomotiven, 16 Personen- und 79 Lastwagen vorhanden.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Kiel; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. Actiencapital: 2 101 000 Mk. St.-Actien und 2 099 000 Mk. St.-Pr.-Actien, beide in Stücken zu 500 Mk. Jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 7. und 30. 9.: St.-Pr.-Actien 4 % Vorzugsdividende ohne Recht auf Nachzahlung; hierauf St.-Actien gleichfalls bis 4 %. Rest unter beide Actiensorten pro rata der Beträge gleichmässig. Dividendenzahlung spätestens vom 1. 11. ab; Verj. 4 Jahre nach Ft. Ueber Vorzugsrecht der St.-Pr.-Actien bei Auflösung der Ge-

sellschaft enthalten Statuten keine Bestimmung. — Pr.-Obligationen ult. 1890 in Umlauf: Von der 1883 er Anleihe 768 500 Mk. in Stücken zu 500, 1000 und 2000 Mk. Von der 1886 er Anleihe 199 000 Mk. in Stücken zu 500 und 1000 Mk. Für beide Anleihen gleichmässig: Zf. 4 %; Zt. 2. 1. und 1. 7.: Tilgung mit ½ % plus Zinszuwachs; Verstärkung der Tilgungsquote und Totalkündigung bereits zulässig; Ausl. vor dem 1. 7. auf 2. 1. mit Zinsen bis ult. Dezember; Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke 11 Jahre nach Ausl. — Zahlstelle: Nur die Gesellschaftskasse in Kiel. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Kieler Zeitung und Flensburger Norddeutsche Zeitung. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ, Reservefonds ist mit 30 000 Mk. bereits voll, Bilanzreservefonds mit $^{1}/_{20}$ des Reingewinns und aufzusammeln auf 10 % des Grundcapitals, doch wird derselbe zunächst mit ausgeloosten Pr.-Oblig. belegt und nur der Fehlbetrag in baar ergänzt. — Besteuerung und Ankauf: Nach allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen ohne besondere Zusätze. — Börse: Weder Actien noch Pr.-Oblig. eingeführt. — Dividende pro 1889/90: Beide Actiensorten 5 %.

Geographie. Die Bahn ist 78,18 km lang, gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Schleswig-Holstein an und liegt auf dem wellenförmigen Plateau der Ostseeküste, wobei besonders die hohen Ufer der Kieler, der Eckernförder und der Flensburger Bucht sowie der Schlei mitsprechen. Sie beginnt auf dem preussischen Staatsbahnhofe Kiel, geht bei vorherrschend nordwestlicher Richtung bei Lewensau über den Eidercanal, benutzt bei Eckernförde, wo die Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn nordöstlich abgeht, die Landenge zwischen der gleichnamigen Bucht und dem Landsee Windebyer-Noor, überschreitet bei Stubbe die 450 m breite Schlei, nimmt bei Süderbrarup westlich die Schleswig-Angeler Privatbahn auf, führt über Sörup und endet in Flensburg auf eigenem, dem Kieler Bahnhofe, doch steht dieser mit dem Staatsbahnhofe in Gleiseverbindung. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat durchweg eigenes Planum, eine Maximalsteigung von 1 : 60 und wird mit 2 Minuten Fahrgeschwindigkeit pro 1 km betrieben.

Kirchheimer Eisenbahn.

Geschichte. Die Geschichte dieser Bahn hat uns bereits im ersten Theil unseres Werkes auf Seite 183 Veranlassung gegeben, dieselbe als ermunterndes Beispiel selbst für die kleinsten Eisenbahnprojecte und als Vorbild für die kleineren Eisenbahnverwaltungen hinzustellen. — Die Bemühungen der Stadtgemeinde Kirchheim unter Teck, dass die württembergische Staatsbahnstrecke Plochingen-Reutlingen (Obere Neckarbahn) unmittelbar über Kirchheim geleitet werde, waren gescheitert; die Bemühungen, dass die Staatsbahnverwaltung auf der nun event. als Privatbahn herzustellenden Linie wenigstens den Betrieb übernehme, blieben erfolglos; von dem auf 350 000 Gulden veranschlagten Anlagecapital konnten nur 241 500 Gulden aufgebracht werden; trotzdem aber liess sich

das Comité und später die unterm 25. März 1863 constituirte Gesellschaft nicht entmuthigen — eisern wie ihr Werk war ihr Wille! Nur mit Mühe erlangte sie unterm 6. Oktober 1863 die Concession, nahm die Ausführung mit Baubeginn am 8. März 1864 in eigene Hand, bürdete sich eine Bauschuld von 68 307 Gulden auf, nahm von der Staatsbahnverwaltung, um fahren zu können, ohne kaufen zu müssen, gebrauchte Betriebsmittel auf Credit, übergab die 6,26 km lange Linie Kirchheim-Unterboihingen (Station der Oberen Neckarbahn) am 21. September 1864 dem öffentlichen Verkehr, nahm — ohne aus den Erfahrungen eines ähnlichen Unternehmens schöpfen zu können — den Betrieb in eigene Hand, hat das Unternehmen über alle Hindernisse hinweggeleitet, Betriebsmittel und Bauschulden bezahlt, 144 708 Mk. aus den Betriebseinnahmen für die Bahnanlagen etc. aufgewendet, in den Gesellschaftsfonds ein Vermögen von 66 506 Mk. aufgesammelt, das Actiencapital bei Umschreibung der Actien auf die Markwährung in 1890 von 421 285 Mk. auf 393 200 Mk. herabgemindert, den Werth der Bahnanlage auf 727 777 Mk. zu Buch stehend erhöht, an Dividende im Laufe der Jahre auf die Actie von 500 Gulden = 857 Mk. den Betrag von 868 Mk. gezahlt, und hat mehr als alles dies Stadt und Bezirk Kirchheim in volkswirthschaftlicher Beziehung nicht allein vor Rückgang bewahrt, sondern Handel und Wandel daselbst zu einer früher nicht geahnten Blüthe gebracht. Und wodurch sind diese Resultate erreicht worden? — Die Gesellschaft wirthschaftete nicht mit einem willkürlich gegriffenen Anlagecapital; die Gründerkosten blieben ihr erspart; die Generalentreprise konnte sich an ihr nicht bezahlt machen; Betriebsgaranten und Pächter wusste sie sich fern zu halten, arbeitete statt mit solchen mit selbstlosen, umsichtigen Vertretern und Betriebsleitern und hat 1874 den ganzen Betrieb in die Hände ihres früheren Stationsvorstehers in Kirchheim gelegt, welcher einzig und allein mit Betrieb und Verkehr wirklich vertraut sein konnte und musste.

Nun auf die Einzelheiten übergehend, ist zunächst anzuführen, dass die Stadtgemeinde Kirchheim 25 000 Gulden und die Amtscorporation, d. h. der Verband der zu dem Oberamtsbezirk Kirchheim gehörigen anderen Gemeinden, 50 000 Gulden in Actien übernahmen und 166 500 Gulden von Privaten gezeichnet wurden. Die Staatsbahnverwaltung überliess der Gesellschaft die noch erforderlichen Betriebsmittel im Betrage von 43 846 Gulden gegen Zahlung in 10 gleichen Jahresraten ohne Zinsberechnung, und die Staatsregierung bewilligte ihr zur Bezahlung der Bauschulden ein zunächst 3procentiges Anlehen von 60 000 Gulden, wobei die Art der Rück-

zahlung der Gesellschaft überlassen blieb, dessen Zinsfuss 1873 jedoch auf $4^1/_2$ % erhöht wurde.

Da der Verkehr durch die schon damals gut entwickelte Kirchheimer Industrie bereits geschaffen war und die Gesellschaft betreffs des Personenverkehrs schon von Anfang an Durchführung ihrer Wagen und zum Theil sogar ihrer geschlossenen Züge über die Anschlussstation Unterboihingen hinaus bis zur Uebergangsstation Plochingen auf die württembergische Hauptbahn Stuttgart-Ulm erwirkte, so gestaltete sich selbst die Entwickelungsperiode trotz der kriegerischen Ereignisse des Jahres 1866 so zufriedenstellend, dass die Gesellschaft vom ersten vollen Betriebsjahre 1865 an ausser Bezahlung der Raten auf die Betriebsmittelschuld und Dotirung des über ihre Verpflichtung hinaus freiwillig gebildeten Erneuerungsfonds regelmässig Dividenden zahlen konnte. In den Jahren 1872 bis 1874 nahm der Verkehr sogar einen ganz ausserordentlichen Aufschwung an, in diesem Masse allerdings nur vorübergehend, indem die 1870 in Kirchheim begründete Maschinen- und Waggonfabrik infolge der allgemeinen Geschäftsstockungen 1875 ihren Betrieb einstellen musste. Der Verkehr ging jetzt von 207 894 Personen und 41 179 000 kg Frachten auf 97 275 Personen bezw. 25 297 450 kg in 1876 zurück, aber Verwaltungsrath und Betriebsvorstand haben es verstanden, die Bahn, deren letzte Stunde schon prophezeit wurde, auch durch diese Krisis ohne Unterbrechung ihrer Zahlungsverbindlichkeiten und sogar ohne auffallenden Rückgang in der Dividende glücklich hindurch zu führen. Die Betriebsmittelschuld war in 1875 getilgt, 1877 wurde mit Amortisation des Staatsdarlehns von 60 000 Gulden begonnen und 1888 war auch diese beendet. Hierbei wurde die Amortisationsquote stets so bemessen, dass den Actionären eine Dividende von 35 Mk. pro Actie $= 4^1/_{12}$ % verblieb. In den einzelnen Jahren stellte sich die Dividende, wie folgt:

pro	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873
	4	3,50	4	3,50	4	4	4	5	5 %
pro	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882
	5	4	4,08	4,08	4,08	4,08	4,08	4,08	4,08 %
pro	1883	1884	1885	1886	1887	1888	im Durchschnitt		
	4,08	4,08	4,08	4,08	4,08	4,08 %	4,125 %.		

Aus dieser Dividendentabelle merkt man nichts von der vorstehend erwähnten Krisis und dem gewaltigen Rückgang im Verkehr, denn der Betriebsleitung gelang es, obgleich eigentlicher Secundärbetrieb erst am 1. Juni 1888 eingeführt worden ist, die Betriebsausgaben schon vorher in umfassendster Weise ein-

zuschränken, so dass trotz der mehrere Jahre andauernden Verkehrsabnahme immer höhere Betriebsüberschüsse erzielt worden sind. Dieselben hätten besonders von 1881 ab die Auszahlung einer beträchtlich höheren Dividende zugelassen, indes strebte die Gesellschaft danach, zunächst möglichst schnell ihre Schulden zu tilgen, was sie, wie schon gesagt, aus dem Ueberschuss des Jahres 1888 erreicht hat. Nach Durchführung der Actienreduzirung ist das Unternehmen nur noch mit 393 200 Mk. belastet, so dass auf 1 km 62 811 Mk. entfallen, wobei nicht ausser Acht zu lassen, dass die Bahn als Vollbahn gebaut ist. Hiernach ist für die Zukunft eine erheblich höhere Dividende gewiss.

Lange Zeit hielten sich Personen- und Güterverkehr bezüglich der Einnahmen die Waage, und erst seit 1879 ist der Letztere andauernd und beträchtlich in den Vordergrund getreten. Die Haupttransportartikel sind Holz, Kohlen, Getreide, Wolle und Wollfabrikate, Kirschen und anderes Baumobst in Tausenden von Zentnern, Vieh, worunter vor Allem Schafe mit Ausfuhr bis nach Paris.

Um einen Ueberblick über den gegenwärtigen Verkehr zu geben, lassen wir hier die Resultate des letzten zu Bericht gezogenen Jahres 1888 folgen: Es wurden befördert 86 934 Personen, 11 614 Stück Vieh, 36 009 740 kg Frachten und hierfür 44 408 Mk., 2694 Mk, bezw. 56 550 Mk., im Ganzen aber 114 086 Mk vereinnahmt. Die Betriebsausgaben erforderten 64 202 Mk., und es ergab sich somit ein Betriebsüberschuss von 49 884 Mk. Zur Bewältigung dieses Verkehrs waren 20 Beamte und Arbeiter, 2 Locomotiven, 7 Personen- und 2 Gepäckwagen vorhanden. Die erforderlichen Güterwagen werden seitens der württembergischen Staatsbahnverwaltung gegen eine Laufmiethe von 1/2 Pfennig pro Achse und Kilometer gestellt, was in 1888 den Betrag von 2241 Mk. beanspruchte. Die kilomotrisch hoch erscheinenden Betriebsausgaben erklären sich daraus, dass hierin 13 539 Mk. Bahnmiethe für Durchführung der Züge und Wagen auf der Staatsbahnstrecke Unterboihingen-Plochingen enthalten sind.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Kirchheim unter Teck; die Repräsentanten derselben sind der Verwaltungsrath und der Aufsichtsrath (Direction), und die Betriebsleitung ist einem besonderen Betriebsvorstand unterstellt. Das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 393 200 Mk. in ganzen Actien à 800 Mk. und in halben Actien à 400 Mk. Jede Vollactie bezw. 2 halbe Actien haben 1 Stimme, Maximalstimmrecht einschliesslich Vertretung aber nur 10 Stimmen. Ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 5. und 15. 6., meist Ende Mai. Dividendenzahlung unmittelbar nach Generalversammlung, Verj. 3 Jahre

nach Ft. — Pr.-Oblig. nicht vorhanden. — Zahlstellen: Die eigenen Betriebs-, Güter- und Billetkassen, in Stuttgart die Württembergische Vereinsbank und G. H. Kellers Söhne, in Kirchheim Robert Otto & Co. und Chr. Mayer. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Schwäbischer Mercur und Kirchheimer Amtsblatt (Teckbote). — Dotirung der Fonds: Combinirter Erneuerungs- und Reservefonds jährlich mit 12000 Mk. bis 10 % des Anlagecapitals erreicht sind und später 9000 Mk., aufzusammeln auf 20 % des Anlagecapitals = 78 640 Mk.; betreffs des Bilanzreservefonds ist den Vorschriften des Gesetzes dadurch vollauf genügt, dass bei einem Activwerth der Bahn von 727 777 Mk. die Belastung nur noch 393 200 Mk. beträgt, und es war deshalb Bildung eines solchen Fonds nicht nöthig. — Besteuerung und Ankauf: Genau wie bei Ermsthalbahn, s. Seite 1079. — Börse: Actien sind nicht eingeführt. — Dividende pro 1889: $4^2/_3$ %.

Geographie. Die Bahn ist 6,24 km lang, liegt am Fuss der rauhen Alb und gehört der politischen Eintheilung nach von den 4 Kreisen des Königreichs dreien (dem Donaukreis, dem Schwarzwaldkreis und dem Neckarkreis) an. Sie beginnt bei der Stadt Kirchheim unter Teck und führt in nordwestlicher Richtung unter Benutzung des Lauterthales auf dem linken Ufer des Flusses bis zur Staatsbahnstation Unterboihingen der Oberen Neckarbahn. Sie ist als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 80.

Königsberg-Cranzer Eisenbahn.

Geschichte. Das auf der Halbinsel Samland am Beginn der Kurischen Nehrung gelegene, zum Dorfe Cranzkuhren gehörige Ostseebad Cranz war früher von der nächsten Eisenbahnstation Königsberg aus per Chaussee 32 km entfernt. Die hierdurch bedingte, besonders für Kurgäste unbequeme und langwierige Wagenfahrt gab Veranlassung zum Bau einer normalspurigen Secundärbahn von Königsberg nach Cranz. Mit Concession vom 25. Juli 1884 bildete sich hierzu eine besondere Actiengesellschaft mit einem Anlagecapital von 1 442 000 Mk. in St.-Actien und übertrug Bauausführung sowie Beschaffung der Betriebsmittel den Eisenbahnunternehmern Reymer & Masch in Berlin. Der Bau wurde am 4. Oktober 1884 in Angriff genommen und die 28,30 km lange Bahn am 31. Dezember 1885 dem Betriebe übergeben. Die kilometrische Belastung stellte sich somit auf 50 954 Mk. — Wenngleich das Seebad, welches sich einer sehr bedeutenden Frequenz erfreut, die eigentliche Veranlassung zum Bau der Bahn gewesen ist, so hat doch auch das Dorf Cranzkuhren eine ortsangesessene Fischerei treibende Bevölkerung von rund 1200 Einwohnern, welche ebenso wie die zwischen liegenden Ortschaften mit ähnlicher Einwohnerzahl lebhafte Verkehrsbeziehungen zu Königsberg

haben, und so beschränkte man den Betrieb der Bahn nicht auf die Dauer der Saison, sondern führte permanenten Betrieb ein. Die Hauptseite des Verkehrs bildet selbstredend der Personenverkehr und bei diesem fällt noch ins Gewicht, dass das Seebad auch von Königsberger Einwohnern als tägliche Badegelegenheit benutzt wird. Ferner ist der Bahn durch die im Sommer regelmässige Dampfschifffahrt zwischen Cranzbeck und Memel, welche im Anschluss an die Cranzer Bahn gegen den alten Schienenweg Königsberg-Insterburg-Tilsit-Memel und selbst gegen die noch im Bau befindliche Linie Königsberg-Labiau-Tilsit-Memel eine ganz bedeutende Abkürzung des Weges und eine beträchtliche Ersparung an Fahrkosten erbringt, gewissermassen Durchgangsverkehr geschaffen. Der Güterverkehr ist noch äusserst gering, indess ist erfahrungsgemäss zu hoffen, dass die Herstellung der Bahn auch die Errichtung industrieller Etablissements nach sich ziehen wird, woraus sich dann die Steigerung desselben von selbst ergiebt. Abgesehen von der ersten dreimonatlichen Betriebsperiode 1885/86, welche, die anerkannt stillsten Monate Januar/März umfassend, ein Deficit von 4225 Mk. erbrachte, hat sich der Verkehr bisher durchaus zufrieden stellend gestaltet. Das erste volle Betriebsjahr 1886/87 setzte mit 279 704 Personen, 6659 Tonnen Frachten und 199 489 Mk. bezw. 27 539 Mk. Einnahme, einer Gesammteinnahme von 233 823 Mk., einer Betriebsausgabe von 103 407 Mk. und einem Betriebsüberschuss von 130 416 Mk. ein. Die beiden nächsten Jahre waren allerdings weniger günstig, indes ist hieraus nicht etwa ein Schluss auf die Gesammtlage des Unternehmens zu ziehen, vielmehr hatte dies seinen Grund in den Witterungsverhältnissen. Das finanzielle Endresultat der drei Jahre 1886/87 bis 1888/89 ergab 6,50 %, 6,50 % und 5 % Actiendividende. Die Betriebsausgaben haben hierbei zwischen 43,54 % der Bruttoeinnahme in 1887/88 und 50,35 % in 1888/89 geschwankt.

Da die Seebäder immer mehr in Aufnahme kommen und Cranz wegen der nunmehr bequemen Verbindung zu Ungunsten der anderen Seebäder der Provinz Ostpreussen, besonders viel Verkehr an sich ziehen dürfte, so ist der Bahn zweifellos eine gute Zukunft in Aussicht.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888/89, wie folgt: Erneuerungsfonds 46 402 Mk., Nebenerneuerungsfonds 4500 Mk., Extrareservefonds 2150 Mk., Bilanzreservefonds 12 978 Mk. An Betriebsmitteln waren zu demselben Zeitpunkt 6 Locomotiven, 44 Personen- und 26 Lastwagen vorhanden. Das Beamten- und Arbeiterpersonal zählte 70 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Königsberg i. Pr.; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital: 1 442 000 Mk. St.-Actien à 500 Mk.; jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal, zwischen 1. 7. und 30. 9. Dividendenzahlung spätestens vom 1. 11. ab; Verj. 4 Jahre nach Ft. — Pr.-Oblig. nicht vorhanden. — Zahlstellen: Gesellschaftskasse in Königsberg und die Deutsche Genossenschaftsbank von Soergel, Parrisius & Co. in Berlin. — Obligatorisches Publicationsorgan: Deutscher Reichsanzeiger. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ, Nebenerneuerungsfonds freiwillig nach Beschluss der Generalversammlung, Extrareservefonds (Betriebs-) mit $^1/_{10}$ % des Anlagecapitals, aufzusammeln auf 15 000 Mk., Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Gesammtcapitals. — Besteuerung, Ankauf etc.: Nach allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen; Anlage des zweiten Gleises kann verlangt werden, wenn die kilometrische Bruttoeinnahme drei Jahre hintereinander 16 000 Mk. betragen hat. — Börse: Nicht eingeführt, Actien befinden sich sämmtlich in Händen der Deutschen Genossenschaftsbank. — Dividende pro 1889/90: $5^1/_2$ %.

Geographie. Die Bahn ist 28,80 km lang, liegt im norddeutschen Tieflande in der alten Landschaft Samland und gehört der gegenwärtigen politischen Eintheilung nach der Provinz Ostpreussen an. Sie beginnt in Königsberg auf eigenem, dem Cranzer Bahnhofe, und ist vorläufig auch noch nicht an die drei anderen Bahnhöfe daselbst angeschlossen. Sie hat nördliche Richtung, durchweg eigenes Planum, eine Maximalsteigung von 1 : 100 und endet bei dem hart am Ostseestrand gelegenen Badeorte Cranz. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 2 Minuten pro 1 km.

Kreis Altenaer Schmalspurbahnen.

Geschichte. Der Kreis Altena der Provinz Westfalen ist der Sitz einer überaus lebhaften Industrie, besonders in Messing-, Eisen- und Stahlwaaren, und hierbei besteht neben den grossen Fabriketablissements eine weit verzweigte Kleineisenindustrie. Um nun den wechselseitigen Verkehr zwischen dem grossen Bahnnetz und den Fabriken einerseits und zwischen den Handwerkern und den Eisenwaaren-Grosshandlungen andererseits zu erleichtern, beschloss man, die Hauptindustrieplätze des Kreises Lüdenscheid, Altena, Werdohl und Halver mit den industriellen Thälern der Rahmede, Verse und Hälver durch Schmalspurbahnen zu verbinden. Hierzu bezw. speciell zur Erbauung der drei räumlich voneinander getrennten Linien Altena-Lüdenscheid, Werdohl-Augustenthal und Schalksmühle-Halver als Schmalspurbahnen mit 1 m Spurweite bildete sich zu Folge Allerhöchster Concession vom 24. Mai 1886 die „Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahngesellschaft“ mit einem Anlagecapital von zunächst 880 000 Mk. Actien Lit. A und 1 000 000 Mk. Actien Lit. B = 1 880 000 Mk. Hiervon über-

nahm der preussische Staat 400 000 Mk. und die Gemeinden Lüdenscheid und Halver 600 000 Mk., während die übrigen Actien hauptsächlich bei den Interessenten untergebracht wurden. Bau und Beschaffung der Betriebsmittel erfolgte durch die Firma Sönderop & Co. in Berlin in Generalentreprise für den Voranschlag von 1 880 000 Mk. und dieselbe begann im Sommer 1886 mit der Bauausführung. Die 14,55 km lange Linie Altena-Lüdenscheid wurde am 1. Oktober 1887, die 10,59 km lange Bahn Werdohl-Augustenthal am 15. Dezember 1887 und Schalksmühle-Halver mit 9,45 km am 5. März 1888 dem Betriebe übergeben, welcher bis ult. März 1888 für Rechnung des Baufonds erfolgte. Ursprünglich war der Betrieb gleichfalls an die schon erwähnte Firma pachtweise gegen ein jährliches Pachtfixum von 39 600 Mk. (als statutenmässige $4^1/_2$ procentige Dividende der bevorzugten Actien Lit. A) und Zahlung von extra 5000 Mk. zur Deckung der gesellschaftsseitigen Verwaltungskosten sowie gegen Dotirung der statutenmässigen Fonds überlassen, doch übernahm die Gesellschaft entgegen den Abmachungen einer 15 jährigen Gültigkeit des Betriebsvertrages bereits am 1. April 1889 den Betrieb für eigene Rechnung, wobei sie an die bisherigen Betriebspächter eine Entschädigung von 25 000 Mk. für Ueberlassung ihrer Einrichtungen zahlte. In den Rahmen unserer Arbeit gehört nur das erste Betriebsjahr 1888/89, in welchem 233 676 Personen, 61 437 Tonnen Frachten mit 82 148 Mk. Personengeldeinnahme und 86 072 Mk. Transporteinnahme befördert wurden, und welches eine Gesammtbruttoeinnahme von 170 849 Mk. erbrachte, während die Betriebsausgaben 161 679 Mk. = 94,63 % jener erforderten. Es verblieb somit nur ein Betriebsüberschuss von 9170 Mk., und es mussten die Betriebspächter in Erfüllung des Vertrages 52 705 Mk. zuschiessen. Die bevorzugten Actien Lit. A erhielten $4^1/_2$ % Dividende, die Actien Lit. B gingen leer aus. — Behufs Vermehrung der Betriebsmittel und zu Erweiterungsbauten hat die Gesellschaft zu Folge Kabinetsordre vom 14. November 1888 noch 220 000 Mk. Actien Lit. A ausgegeben, so dass sich nun das Gesammtanlagecapital auf 2 100 000 Mk. und 1 km auf 60 711 Mk. stellt.

Da der Verkehr bereits vorhanden ist und sich nur auf die Bahnen zu gewöhnen braucht, diese unzweifelhaft auch belebend auf die Industrie wirken werden und die abnorm hohen Betriebskosten des ersten Jahres sich unter der eigenen Verwaltung erheblich vermindern dürften, so geht das Unternehmen sicher einer guten Zukunft entgegen.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888/89, wie folgt: Erneuerungsfonds 16 102 Mk, Specialreservefonds (Betriebs-) 2838 Mk., Bilanzreservefonds 1729 Mk. An Betriebsmitteln waren zu demselben Zeitpunkt 9 Locomotiven, 16 Personen- und 134 Lastwagen vorhanden; das Beamten- und Arbeiterpersonal zählte 62 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist neuerdings Altena; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand (Direction); das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital ult. 1890: 1 100 000 Mk. Actien Lit. A (bevorzugte) und 1 000 000 Mk. Actien Lit. B, Beide in Stücken zu 1000 Mk.; jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal in der ersten Hälfte des Betriebsjahres. Dividendenberechtigung zunächst Actien Lit. A bis $4^1/_2\,\%$ Dividende ohne Recht auf Nachzahlung, hierauf Actien Lit. B ebenfalls bis zu $4^1/_2\,\%$ Dividende, Rest unter beide Actiensorten pro rata der Beträge gleichmässig. Bei Auflösung der Gesellschaft sind Actien Lit. A vor den Actien Lit. B voll auszuzahlen. Dividendenzahlung spätestens vom 1. November ab; Verj. 4 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres der Ft. — Pr.-Oblig. nicht vorhanden. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse in Altena. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Berliner Börsenzeitung, Kölnische Zeitung, Lüdenscheider Zeitung, Halversche Zeitung und Altenaer Kreisblatt. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ, Specialreservefonds mit $^1/_{10}\,\%$ des Anlagecapitals, aufzusammeln auf 60 000 Mk., Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Gesammtcapitals. — Besteuerung, Ankauf etc: Erstere nach preussischem Eisenbahngesetz von 1853. Ankaufsberechtigung des Staates bereits 10 Jahre nach Eröffnung der zuletzt fertig gestellten Linie, also von 1898 ab gegen Zahlung der im Eisenbahngesetz von 1838 vorgesehenen Sätze. Umbau auf die Normalspur kann von dem Ressortminister gefordert werden; bei Weigerung kann Concession zurückgezogen und Ueberlassung der betreffenden Anlagen an den Staat oder einen von diesem zu bestimmenden Dritten gegen Ersatz des derzeitigen Werthes gefordert werden. — Börse: Nicht eingeführt. — Dividende pro 1889/90: Actien Lit. A $4^1/_2\,\%$, Actien Lit. B $^1/_2\,\%$.

Geographie. Das Bahngebiet liegt auf dem Süderländischen, einem Theil des Sauerländischen Gebirges und gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Westfalen an.

Die Strecke Altena-Lüdenscheid beginnt auf eigenem, dicht neben der Staatsbahnstation gelegenen Bahnhof Altena, geht in dem Thal des Flusses Rahmede unter Benutzung der Provinzialchaussee in vorherrschend südlicher Richtung bis zu dem östlich der Stadt Lüdenscheid gelegenen, eigenen Bahnhofe. Bald hinter Altena durchbricht sie das Gebirge in einem 55 Meter langen Tunnel.

Die Strecke Werdohl-Augustenthal hat in Werdohl neben der Staatsbahnstation ebenfalls eigenen Bahnhof und führt in vorherrschend südwestlicher Richtung mit weitem Bogen unter Ueberschreitung der Lenne in deren Thal mit Benutzung der Provinzialchaussee bis Augustenthal.

Die Strecke Schalksmühle-Halver beginnt ebenfalls auf eigenem Bahnhofe südlich der Staatsbahnstation Schalksmühle und führt in südlicher Richtung

theils auf der Communalstrasse, theils auf eigenem Planum nach dem Flecken Halver, kurz vorher den Hälverbach überschreitend.

Die grösste Steigung beträgt 1 : 25 und die Fahrgeschwindigkeit im Allgemeinen 4 Minuten pro 1 km, nur auf der Strecke Altena-Lüdenscheid fahren die Personenzüge mit 3 Minuten Geschwindigkeit pro 1 km.

Kreis-Eisenbahn Flensburg-Kappeln.

Geschichte. Diese Eisenbahn verdient ein hervorragendes Interesse, weil sie innerhalb Deutschlands die erste und bis jetzt einzige Eisenbahn ist, welche seitens des zuständigen Kreises als Ersatz für sonst erforderlich gewesene Chausseen gebaut worden ist. Als an den Kreis Flensburg die Nothwendigkeit zur Vermehrung der Kreischausseen herantrat, entschloss man sich, statt solcher auf Kosten des Kreises eine schmalspurige Eisenbahn von Flensburg über Glücksburg und Gelting nach Kappeln zu bauen, da deren Anlage noch nicht doppelt so theuer würde als die sonst erforderlich gewordenen Kreischausseen und man eine Rentabilität erhoffen durfte, welche der Zinsenlast für die betreffende Kreisanleihe nahe käme, während beim Chausseebau die ganze Zinsenlast vom Kreise zu tragen ist. Unterm 17. Dezember 1884 erhielt der Kreis die Allerhöchste Concession zum Bau und Betrieb der genannten Linie als Schmalspurbahn mit 1 m Spurweite. Die erste Theilstrecke Flensburg-Glücksburg wurde am 20. August 1885, die ganze 51,68 km lange Bahn aber am 1. Juli 1886 dem Betriebe übergeben. Das erforderliche Anlagecapital war durch eine vierprocentige Kreisanleihe von zunächst 1 230 000 Mk. und dann durch eine ebensolche von 30 000 Mk. aufgebracht; ausserdem leistete die Stadt Kappeln einen rückzahlbaren Zuschuss von 7500 Mk., so dass die Gesammtbelastung 1 267 500 Mk. oder pro 1 km 24 526 Mk. beträgt. Im Jahre 1888 wurde der Zinsfuss der Kreisanleihe auf $3^1/_2$ % herabgesetzt. Da die Betriebsrechnung am 1. Juli 1886 begann und als Geschäftsjahr das Etatsjahr angenommen wurde, so umfasste die erste Betriebsperiode nur neun Monate. Dieselbe erbrachte einen Betriebsüberschuss von 30 392 Mk., nach Abzug der Rücklagen in die Fonds aber als Zuschuss zur Verzinsung der Kreisanleihe den Betrag von netto 20 000 Mk. Das erste volle Betriebsjahr 1887/88 setzte mit einem Verkehr von 213 857 Personen und 15 769 Tonnen Frachten mit 90 084 Mk. bezw. 40 991 Mk. Einnahme, mit einer Gesammtbruttoeinnahme von 133 663 Mk., mit einer Betriebsausgabe von 97 595 Mk. und mit einem Betriebsüberschuss von 36 068 Mk. ein, während nach

Dotirung der Fonds netto 30 000 Mk. verblieben. Das Betriebsjahr 1888/89 wies 227 252 Personen und 18 926 Tonnen Frachten mit 91 741 bezw. 49 884 Mk. Einnahme, eine Gesammtbruttoeinnahme von 145 001 Mk., eine Betriebsausgabe von 104 459 Mk. und einem Betriebsüberschuss von 40 543 Mk. auf, während nach Dotirung der Fonds noch 20 493 Mk. verblieben. Gegenüber den genannten Reinerträgen erfordert die $3\frac{1}{2}$ procentige Verzinsung der Kreisanleihe und die Amortisation derselben mit $1\frac{1}{2}$ % plus Zinszuwachs jährlich allerdings 63 000 Mk., indes werden sich Verkehr und Einnahme sicher noch weiter heben und andererseits die Betriebsausgaben herabmindern lassen, da dieselben bis jetzt gegenüber der Bruttoeinnahme die hohen Procentsätze von 70,15, von 73,01 bezw. von 72,38 % betragen haben. Ganz abgesehen von dem finanziellen Resultat aber ist es wohl bereits allgemein anerkannt, dass den volkswirthschaftlichen Interessen durch Anlage selbst von Schmalspurbahnen unvergleichlich mehr genützt wird, als durch Chausseen. Hierbei ist auch für die Interessenten selbst die Herabminderung der Frachtkosten gegenüber dem Strassentransport von besonderer Wichtigkeit. Noch bleibt zu erwähnen, dass die Rückzahlung des Zuschusses der Stadt Kappeln erst aus den Ueberschüssen über 4 % Verzinsung des Anlagecapitals erfolgt.

Das Vermögen der für die Bahn besonders vorgeschriebenen Fonds stellte sich ult. 1888/89, wie folgt: Erneuerungsfonds 32 802 Mk., Reservefonds 2917 Mk. An Betriebsmitteln waren vorhanden 6 Locomotiven, 16 Personen- und 40 Lastwagen und das Beamten- und Arbeiterpersonal zählte 76 Köpfe. — Betreffs der Betriebseinrichtungen sei erwähnt, dass die Bahn durchschnittlich auf je $2\frac{1}{3}$ km eine Haltestelle hat, dass diese bei den Zwischenstationen an die Gasthöfe gelegt und deren Inhaber mit dem Expeditionsdienst betraut sind, während die Abfertigung der Züge den Zugführern obliegt. Das Billetsystem ist dasselbe wie bei der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn bezw. ähnlich dem der Feldabahn.

Concession, Geschäftliches. Das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr; der Kreis hat für die Bahn einen Erneuerungs- und einen Betriebsreservefonds zu führen, den Ersteren nach Regulativ, den Letzteren jährlich mit 1000 Mk. zu dotiren und auf 10 000 Mk. aufzusammeln. Der Betrieb wird durch eine besondere Kreiseisenbahncommission geleitet, welche ihren Sitz in Flensburg hat.

Geographie. Die Bahn ist 51,65 km lang, liegt in dem wellenförmigen Tieflande der Landschaft Angeln und gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Schleswig-Holstein an. Sie beginnt in Flensburg auf dem preussischen Staatsbahnhofe, geht nordöstlich bis Glücksburg, dann südöstlich

bis Gelting an der gleichnamigen Bucht und von da in südlicher Richtung bis nach Kappeln am linken Ufer der Schlei. Hier findet sie in der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn Fortsetzung weiter nach Süden. Sie hat durchweg eigenes Planum, eine Spurweite von 1 m, eine Maximalsteigung von 1:40 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

Kreis Oldenburger Eisenbahn.

(Neustadt in Holstein-Oldenburg i. H.)

Geschichte. Nachdem die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft 1866 ihre Linien von Neumünster bis Neustadt im äussersten Osten Holsteins vorgetrieben hatte, bemühte man sich in den interessirten Kreisen, auch dem nördlich dieser Linie gelegenen Theil des holsteinischen Kreises Oldenburg und dessen gleichnamiger Hauptstadt eine Eisenbahnverbindung zu bringen, indes verstand sich die vorgenannte Eisenbahngesellschaft nicht zur Ausführung einer solchen Linie, und bei den damals alleinigen Normen für Vollbahnen war es finanziell nicht möglich, die hier in Rede stehende Linie zum Gegenstand eines besonderen Unternehmens zu machen. Die Aufstellung besonderer Normen für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung im Jahre 1878 liess das vertagte Project wieder aufnehmen. Der zuständige Kreisverband sowie die Altona-Kieler Gesellschaft erklärten sich zu namhafter Betheiligung am Anlagecapital und die preussische Regierung zur Uebernahme der anderweitig nicht unterzubringenden Actien bereit, und so bildete sich zur Ausführung der in Rede stehenden Linie Neustadt i. H.-Oldenburg i. H. als normalspurige Secundärbahn mit Concession vom 19. Mai 1880 eine besondere Gesellschaft unter obigem Namen mit einem Anlagecapital von 1 200 000 Mk. in St.-Actien. Der Kreisverband übernahm 600 000 Mk., die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft 400 000 Mk., die freie Zeichnung seitens Privater aber ergab nur 12 000 Mk., und so verblieben für die preussische Regierung 188 000 Mk. Die Bauausführung besorgte für Rechnung der Eigenthümerin die Altona-Kieler Gesellschaft, und die Eröffnung der 23,12 km langen Linie erfolgte am 30. September 1881. Auch den Betrieb übernahm von Anfang an Altona-Kiel gegen Berechnung der ihr selbst erwachsenden Betriebsausgaben und eines Zuschusses zu ihrer Hauptverwaltung nach dem Verhältniss der beiderseitigen Bruttoeinnahmen, sowie einer Entschädigung für Mitbenutzung des Bahnhofes Neustadt nach Verhältniss der auf diesem ein- und ausgegangenen Wagenachsen. Auch übernahm

sie, da die neue Gesellschaft an eigenen Betriebsmitteln nur Locomotiven und Personenwagen beschafft hatte, die Gestellung der Lastwagen je nach Bedarf nach den Sätzen des allgemeinen Wagenregulativs. Bei Uebergang des Altona-Kieler Eisenbahnunternehmens in Eigenthum, Verwaltung und Betrieb des preussischen Staats am 1. März 1884 trat die preussische Staatsbahnverwaltung zunächst in den vorgedachten Betriebsvertrag ein; doch wurde dann zwischen der zuständigen Eisenbahndirection Altona und der Gesellschaft per 1. April 1885 ein neuer Vertrag vereinbart, durch welchen der Beitrag zur Centralverwaltung und die Entschädigung für Mitbenutzung des Bahnhofes Neustadt ziffernmässig auf 2800 Mk. bezw. 3000 Mk. festgesetzt und die Reparaturkostenberechnung für die Betriebsmittel der Gesellschaft auf die regulativmässigen Vergütungssätze herabgemindert wurde, während Letztere früher ausserdem noch einen laufenden Beitrag zu den Emolumenten der Werkstattsbeamten hatte zahlen müssen. Auch erfolgte per 1. April 1884 bereits die Verlegung des Geschäftsjahres auf das Etatsjahr.

Was die Entwickelung des Verkehrs anbelangt, so setzte dieser im ersten vollen Betriebsjahr 1882 mit 57 700 Personen, 11 413 Tonnen Frachten, mit einer Personengeldeinnahme von 39 395 Mk., mit einer Frachteinnahme von 25 329 Mk. und mit einer Gesammtbruttoeinnahme von 70 337 Mk. ein. Der Personenverkehr schwankte in den ersten vier Jahren innerhalb enger Grenzen, ist von 1886/87 an jedoch definitiv gestiegen und hat in dem letzten hier zu Bericht gezogenen Geschäftsjahr 1888/89 die Höhe von 70 307 Personen bezw. 45 523 Mk. erreicht. Der Güterverkehr stieg Anfangs von Jahr zu Jahr bis auf 20 187 Tonnen mit 42 199 Mk. Transporteinnahme in 1886/87, und überflügelte in diesem Jahre zum ersten und einzigen Male den Personenverkehr, indem er dann wieder heruntergegangen ist, und zwar bis auf 17 978 Tonnen bezw. 36 934 Mk. in 1888/89. Die Gesammtbruttoeinnahme stieg von 70 337 Mk. in 1882 bis auf 93 070 Mk. in 1886/87, ist in den beiden folgenden Jahren aber gegen diese Summe zurückgeblieben; auf den Kilometer umgerechnet liegen die Grenzen zwischen 3042 und 4025 Mk. Ist schon dieses Resultat kein günstiges, so wurde das finanzielle Endresultat durch die abnorm hohen Betriebsausgaben in den drei ersten Geschäftsjahren mit 99,53 %, 82,84 % und 81,99 % ein geradezu schlechtes; der geringe Betriebsüberschuss reichte gerade dazu hin, die rückständigen und laufenden Rücklagen in die statutenmässigen Fonds zu bewirken. Die spätere Herabminderung der Betriebsausgaben, wobei die Grenzen in 67,43 % und 54,34 % der Bruttoeinnahme

liegen, ergaben Betriebsüberschüsse zwischen 26 577 Mk. in 1885/86 und 42 492 Mk. in 1886/87, so dass nun die Auszahlung kleiner Dividenden möglich wurde. Für die einzelnen Jahre stellten sich dieselben wie folgt:

pro 1882	1883	1884/85	1885/86	1886/87	1887/88	1888/89
0	0	0	1	2,50	2,30	2,10 %

im Durchschnitt 1,13 %. Gegenüber diesem Ergebniss, welches sich jedoch 1889/90 bereits besser gestaltet hat, ist darauf hinzuweisen, dass — wie schon aus der Vertheilung des Anlagecapitals hervorgeht — der Zweck der Bahn die Förderung der volkswirthschaftlichen Verhältnisse des Kreises Oldenburg ist und dass die wenigen Privatactionäre die Verzinsung ihres Capitals mittelbar in der Verringerung der Transportkosten für ihre Bedürfnisse reichlich finden.

Noch bleibt zu erwähnen, dass die Gesellschaft von Anfang an die Verlängerung der Bahn bis an die Festlandsküste bei Heiligenhafen im Auge hatte und auch bald die Vorarbeiten anfertigen liess. Bei den ungünstigen finanziellen Verhältnissen ruhte dann die Angelegenheit, indes hat im Oktober 1889 die Eisenbahndirection Altona auf Anordnung des Ressortministeriums die allgemeinen Vorarbeiten nicht allein für diese Strecke, sondern auch in Fortsetzung derselben auf der zum Kreise Oldenburg gehörigen Insel Fehmarn bis zur dortigen Stadt Burg ausführen lassen. In ein Baugesetz ist diese Linie bis jetzt noch nicht aufgenommen; kommt dieselbe später zu Stande, so würde sich dadurch die Bedeutung und die Rentabilität der Kreis Oldenburger Bahn wesentlich heben.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888/89 wie folgt: Erneuerungsfonds 63 943 Mk., Reservefonds 9374 Mk., Bilanzreservefonds 4739 Mk. An eigenen Betriebsmitteln waren zu demselben Zeitpunkt 3 Locomotiven, 3 Personen- und 1 Gepäckwagen vorhanden.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist die Stadt Oldenburg i. H.; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital ult. 1890: 1 200 000 Mk. in St.-Actien à 500 Mk.; jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung zwischen 1. 7. und 30. 9. Dividendenzahlung spätestens vom 1. 11. ab; Verj. 4 Jahre nach Ft. — Pr.-Obligationen nicht vorhanden. — Zahlstellen: Königl. Eisenbahn-Hauptkasse in Altona. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger und das Kreisblatt für den Kreis Oldenburg. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ; Reservefonds mit 1/10 % des Anlagecapitals, aufzusammeln auf 10 000 Mk.; Bilanzreservefonds mit 1/20 des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Gesammtcapitals. —

Besteuerung, Ankauf etc.: Nach allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen. Bau des zweiten Gleises kann gefordert werden bei 12 000 Mk. durchschnittlicher Bruttoeinnahme pro 1 km in den letzten drei Jahren; ferner ist die Gesellschaft auf Anfordern des Ressortministers verpflichtet, Betrieb und Verwaltung an eine anschliessende Bahn für eine Rente in Höhe der durchschnittlichen Reineinnahme der letzten fünf Jahre, mindestens aber gegen $4^1/_2$ % des Anlagecapitals zu überlassen (diese Bestimmung ist vorläufig gegenstandslos, da des Betrieb bereits von Eröffnung an auf Grund freiwilligen Vertrages an die anschliessende Bahn, jetzt preussische Staatsbahnverwaltung, überlassen ist). Endlich ist die Gesellschaft verpflichtet, auf Anfordern des Ressortministers die Bahn zur Vollbahn umzubauen oder aber Eigenthum und Betrieb gegen Erstattung des Anlagecapitals, oder bloss den Betrieb gegen die vorstehend genannten Sätze an den Staat oder an einen von diesem zu bezeichnenden Dritten zu überlassen. — Börse: Actien nicht eingeführt. Dividende pro 1889/90: 3 %.

Geographie. Die Bahn ist 23,13 km lang, liegt in dem hier wellenförmigen Norddeutschen Tieflande und gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Schleswig-Holstein an. Sie beginnt auf dem preussischen Staatsbahnhofe Neustadt i. H., führt in nördlicher Richtung bis zu ihrem Endpunkt Oldenburg i. H., ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat aber durchweg eigenes Planum, eine Maximalsteigung von 1 : 100 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Lahrer Eisenbahn.

Geschichte. Wegen der schwierigen Terrainverhältnisse hatte bei Anlage der ersten Eisenbahn des Grossherzogthums Baden in der Linie Mannheim-Karlsruhe-Basel auf die auf den westlichen Abhängen des Schwarzwaldes gelegene Stadt Lahr nicht Rücksicht genommen werden können, vielmehr war jene über 3 km westlich derselben vorüber geführt worden. Da diese betriebsame Fabrikstadt hierin mit Recht eine Gefährdung ihrer Handelsbeziehungen erblickte, erwirkte sie später wenigstens, dass mit Gesetz vom 9. Mai 1864 die Herstellung einer Eisenbahn von der Staatsbahnstation Dinglingen nach Lahr an Privatunternehmer überlassen wurde, und es bildete sich nun zur Ausführung derselben eine Actiengesellschaft unter obigem Namen, welche dann unterm 22. September 1864 die definitive Concession erhielt. Das Grundcapital wurde auf 140 000 Gulden in Actien festgesetzt, welche der Amortisation unterliegen sollten, und hiervon übernahm die Stadt Lahr den Betrag von 40 000 Gulden. Die Gesellschaft besorgte die Bauausführung selbst, und die Eröffnung der 3,28 km langen Linie erfolgte am 6. November 1865. Wie bereits in dem vorerwähnten Gesetz bestimmt worden, übernahm von Anfang an und für die ganze Concessionsdauer die badische Staatsbahnver-

waltung den Betrieb unter Gestellung des Beamtenpersonals und der Betriebsmittel gegen Berechnung der Betriebskosten nach vereinbarten Sätzen, wobei jedoch die Gesellschaft mindestens 6000 Gulden = 10 286 Mk. pro Jahr erhalten, hierbei aber die zur Zahlung dieser Summe etwa erforderlich gewesenen Zuschüsse bei den späteren Abrechnungen wieder zurückerstatten sollte. Von den ihr zufliessenden Beträgen hat die Gesellschaft $^1/_{40}$ zur Dotirung des Reservefonds und $^1/_{40}$ für den Actientilgungsfonds zu verwenden. — Durch Erweiterung und Aenderung der Bahnanlagen hatte sich die Erhöhung des Anlagecapitals allmählich bis auf 279 600 Mk. erforderlich gemacht, doch ist dasselbe durch die statutenmässige Amortisation bis ult. 1888 auf 272 574 Mk. reduzirt. Anfänglich hat die Gesellschaft ausserdem aber mit schwebenden Schulden gearbeitet, die schliesslich den Betrag von 60 556 Mk. erreichten, doch sind dieselben aus den Reinerträgnissen der Gesellschaft bis 1874 getilgt worden. Der Verkehr hat sich der bedeutenden Gewerbthätigkeit der Stadt Lahr entsprechend von Anfang an sehr günstig gestaltet; hierbei ist der Personenverkehr 1875 auf der Höhe seiner Entwickelung angelangt und seitdem nur geringen Schwankungen unterworfen gewesen, während der Güterverkehr noch bis in die neueste Zeit Zunahme aufweist, auch hat dieser von Anfang an die Haupteinnahmequelle gebildet. Betreffs des Ersteren ist bisher das Jahr 1888 mit 25 906 Mk. Einnahme, und betreffs des Güterverkehrs das Jahr 1884 mit 47 292 Mk. Einnahme das beste gewesen. Stellen sich so auch gegenüber der geringen Ausdehnung der Bahn die Bruttoeinnahme mit einem Maximum von 73 333 Mk. in 1884 und mit einem Minimum innerhalb der letzten zehn Jahre von 62 984 Mk. sehr günstig, so werden dieselben doch durch die der Gesellschaft in Rechnung gestellten Betriebsausgaben gar zu sehr geschmälert. Selbst nach Einführung des Secundärbetriebs im Jahre 1879 schwankten dieselben zwischen 67,68 % der Bruttoeinnahme in 1880 und 82,46 % in 1887, oder ziffermässig zwischen 44 894 Mk. und 58 675 Mk., welche Zahlen auf den Kilometer übertragen 13 687 Mk., bezw. 17 888 Mk. ausmachen, so dass sie hierin als die theuerste Secundärbahn Deutschlands dasteht. Allerdings fällt hierbei die geringe Längenausdehnung der Bahn und die bedeutende Zugzahl mit allein täglich 12 Personenzügen in jeder Richtung und der Umstand in die Wagschale, dass die Staatsbahnverwaltung die Betriebsmittel stellen muss. Da eine genaue Berechnung der Betriebskosten für eine so kurze Strecke innerhalb eines grossen Bahncomplexes, wie es die badischen

Staatsbahnen sind, absolut unmöglich ist und die Gesellschaft in der jetzigen Berechnungsart an der Hand der ganz abnormen Endresultate eine Benachtheiligung für sich erblickte, so ist sie wiederholt vorstellig geworden, dass ihr laufend 60 % der Bruttoeinnahmen für die Betriebsführung in Rechnung gestellt werden möchten, bisher jedoch vergeblich. Durch die an die Gesellschaft abgeführten Beträge hat sich das jeweilige Anlagecapital innerhalb der hier zu Bericht gezogenen 23 Jahre von 1866 bis 1888 durchschnittlich mit 4,26 % verzinst, wobei die Grenzen zwischen 2,53 % in 1868 und 6,44 % in 1880 liegen. Solange die Gesellschaft mit schwebenden Schulden arbeitete, hatte sie die ihr zukommenden Beträge neben Dotirung der Fonds zur Bezahlung jener verwendet, so dass bis einschliesslich 1873 Dividenden nie vertheilt worden sind. Von da ab haben sich dieselben in den einzelnen Jahren wie folgt gestellt:

pro	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
	4,08	4,08	4,66	5,25	5,83	4,66	5,83	5,83 %
pro	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	
	6,42	5,54	6,42	4,96	4,96	4,08	4,66 %	

im Durchschnitt seit Eröffnung der Bahn an gerechnet aber 3,51 %.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888 wie folgt: Reservefonds 13 086 Mk., Actientilgungsfonds 1628 Mk. Beamte und Betriebsmittel werden seitens der Betriebsführerin gestellt.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Lahr; der Repräsentant derselben ist der Verwaltungsrath gleichzeitig als Vorstand; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 272 573,70 Mk. in Actien zu 100 Gulden = 171,43 Mk. Je 5 Actien 1 Stimme. Der Termin der ordentlichen Generalversammlungen richtet sich nach der jeweiligen Abrechnung mit der Staatsbahnverwaltung und wird 14 Tage vorher bekannt gemacht. Auszahlung der Dividenden 4 Wochen nach der Generalversammlung, einer Verjährung unterliegen dieselben nicht. Die Actien unterliegen der Amortisation; dieselbe erfolgt alle 5 Jahre, das nächste Mal 1891 und zwar mit zwei Dritttheilen des jeweiligen Bestandes des Actientilgungsfonds. Die Ausl. erfolgt aber nicht unter allen noch umlaufenden Actien, vielmehr werden die Actionäre aufgefordert, freiwillig ihre Actien zur Ausl. anzumelden, und nur unter den angemeldeten Stücken erfolgt dieselbe. Auch die ausgeloosten Actien unterliegen nicht der Verjährung. — Pr.-Oblig. nicht vorhanden. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse in Lahr. — Obligatorische Publicationsorgane: Lahrer Wochenblatt und Karlsruher Zeitung. — Dotirung der Fonds: Reservefonds mit 1/40 der seitens der Staatsbahnverwaltung an die Gesellschaft überwiesenen Jahresbeträge. Actientilgungsfonds desgl. Den Bestimmungen des Reichsgesetzes betreffs Bildung eines Bilanzreservefonds ist durch den Actientilgungsfonds genügt. — Besteuerung,

Ankauf etc.: Von sämmtlichen Staats- und Gemeindesteuern befreit. Concessionsdauer 80 Jahre, worauf der Staat berechtigt ist, die Bahn gegen Erstattung des Anlagecapitals nach Abzug des Minderwerthes zu übernehmen. Auch kann die Regierung die Bahn 25 Jahre nach Concessionirung, also bereits jetzt, unter denselben Bedingungen käuflich übernehmen, wobei jedoch als Minimalsatz der Kaufsumme der 25 fache Betrag des an die Gesellschaft herausgezahlten Durchschnittsüberschusses der letzten 10 Jahre ausbedungen ist. Weiterhin hatte sich die Gesellschaft auf zunächst nur 25 Jahre, d. h. bis 1889, und laut Generalversammlungsbeschluss vom 29. Oktober 1888 noch auf 10 Jahre bis 1899 constituirt. Ein Jahr vor Ablauf dieser Zeit, also in 1898, hat die Gesellschaft abermals über ihr Fortbestehen oder über ihre Auflösung zu beschliessen. Für letzteren Fall ist der Stadt Lahr das Vorkaufsrecht gegen Erstattung des Nennwerthes der noch in Umlauf befindlichen Actien vorbehalten. — Börse: Nicht eingeführt. — Dividende pro 1889: 4,66 %.

Geographisch ist die Bahn bereits auf Seite 565 unter 13 behandelt.

Eisenbahnen der Lokalbahn-Actien-Gesellschaft in München.

Die Locomotivfabrik Krauss & Co. in München, welche wir bereits bei der Feldabahn (s. S. 967 u. ff.) sowie bei der Kaysersberger Thalbahn (s. S. 1150 u. ff.) als Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmerin kennen gelernt haben, vereinigte sich im Jahre 1886 mit der Lokalbahnbau- und Betriebsunternehmung Lechner & Krüzner in München zur Bildung einer Actiengesellschaft, welche Bau, Betrieb und Erwerbung von Secundärbahnen aller Art zum Gegenstand ihres Unternehmens machte und sich am 9. Februar 1887 unter obigem Namen definitiv constituirte. Geschäftsmässig wird dieser statutenmässigen Firma meist noch der Zusatz „(vormals Krauss & Co.)“ hinzugefügt.

Die Unternehmungen und der gegenwärtige Besitzstand der Gesellschaft erstrecken sich nicht allein auf Lokalbahnen (Secundärbahnen) innerhalb Deutschlands, sondern auch auf Dampfstrassenbahnen daselbst, sowie auf den Mitbesitz an zahlreichen Lokalbahnen in Oesterreich-Ungarn, und zwar bilden Letztere finanziell die Hauptseite des Unternehmens. In den Rahmen unserer Arbeit gehören indes nur die erstgedachten Bahnen, die der Gesellschaft gehörigen Lokalbahnen innerhalb Deutschlands; die von ihr pachtweise betriebene Feldabahn ist dem Eigenthumsverhältniss entsprechend bereits bei den grossherzoglich sachsen-weimarischen Staatsbahnen behandelt. — Der Zeit nach würde nur die eine im Jahre 1888 eröffnete Linie Sonthofen-Oberstdorf in unser Werk gehören, und bei der Aufrechnung der in Bayern gelegenen Bahnen

auf Seite 35 sowie auf Seite 185 ist auch nur diese mit enthalten, indes werden wir die sämmtlichen bis ult. 1890 in Frage kommenden Linien beregter Art behandeln, um unsere Leser mit diesem besonders für Bayern hochwichtigen Unternehmen noch näher bekannt zu machen. Hierbei müssen wir zunächst unsere Angaben auf Seite 33 dahin berichtigen, dass die Linie Fürth-Zirndorf nicht 1888, sondern erst 1889 definitiv concessionirt worden ist, sowie dass die Linie Stadt am Hof-Donaustauf (Walhallabahn) nur als Dampfstrassenbahn zur Ausführung gekommen ist und deshalb nicht weitere Behandlung finden wird.

A. Sonthofen-Oberstdorf.

Diese Linie wurde unterm 17. Juli 1887 als erstes Unternehmen der neuen hier in Rede stehenden Gesellschaft als normalspurige Secundärbahn concessionirt, von dieser am 1. September 1887 im Bau begonnen und am 29. Juli 1888 eröffnet. Dieselbe bildet die südliche Fortsetzung der bayerischen Vizinalbahn Immenstadt-Sonthofen, welche ihrerseits wieder aus der Staatsbahnstrecke Augsburg-Lindau abzweigt. Sie liegt im äussersten Süden des bayerischen Kreises bezw. Regierungsbezirks Schwaben auf den Algäuer Alpen, benutzt das Thal der oberen Iller, ist 14,00 km lang, hat eine Maximalsteigung von 1:50 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. — Vorläufig bildet der Personenverkehr bei Weitem noch die Haupteinnahmequelle, und die wichtigsten Artikel im Güterverkehr sind Bretter, Kohlen, Getreide sowie Manufacturwaaren. Die Verkehrs- und Betriebsresultate geben wir nachstehend in Tabellenform, wie folgt:

	1888 5 Monate.	1889	1890	
Personenzahl	52 509	103 304	107 552	
Frachten nach Tonnengewicht	4 174	10 370	9 653	
Einnahme aus Personenverkehr	22 941	42 938	44 640	Mk.
„ „ Güterverkehr	9 624	22 648	20 405	„
Gesammtbruttoeinnahme	33 532	67 964	68 392	„
Betriebsausgabe ziffermässig	11 910	30 041	38 607	„
„ in % d. Einnahme	33,37	44,21	56,45	%
Betriebsüberschuss	21 622	37 923	29 785	Mk.

Das Anlagecapital dieser Linie beziffert sich auf rund 650 000 Mk. und hat sich durch den erzielten Betriebsüberschuss mit rund 8 %, 6 % bezw. 4 % verzinst. An Betriebsmitteln sind 2 Locomotiven, 8 Personen- und 3 Lastwagen vorhanden.

B. Oberdorf-Füssen.

Die Concession dieser gleichfalls normalspurigen Secundärbahn datirt vom 14. März 1888. Dieselbe wurde am 30. April 1888 in Bauangriff genommen und am 1. Juni 1889 dem Verkehr übergeben. Sie bildet die südliche Fortsetzung der bayerischen Vizinalbahn Biessenhofen-Oberdorf, welche ihrerseits wieder aus der Staatsbahnstrecke Augsburg-Lindau abzweigt, liegt nordöstlich der Linie Sonthofen-Oberstdorf, gleichfalls im südlichen Schwaben, steigt zu den Algäuer Alpen auf und findet bei Füssen hart an der Tiroler Grenze ihren Endpunkt. Sie ist 30,62 km lang, hat eine Maximalsteigung von 1 : 50 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Für den Personenverkehr, welcher gegenwärtig den Güterverkehr noch überflügelt, ist von grosser Bedeutung, dass die berühmten bayerischen Königsschlösser Hohenschwangau und Neuschwanstein im Verkehrsgebiet der Bahn liegen. Bei dem Güterverkehr sind die wichtigsten Transportartikel Kohlen, Holz, Getreide, Hanf und Hanffabrikate sowie Baumwolle und Baumwollenfabrikate. An Betriebsmitteln sind für diese Linie 4 Locomotiven, 11 Personen- und 18 Lastwagen vorhanden, und hierbei ist noch zu erwähnen, dass zu Folge besonderen Vertrages die Lokalbahngesellschaft auf der anschliessenden 6,5 km langen Staatsbahnstrecke Oberdorf-Biessenhofen den Fahrdienst leistet. — Die Verkehrs- und Betriebsresultate der eigenen Linie Oberdorf-Füssen geben wir wieder nachstehend in Tabellenform, wie folgt:

	1889 7 Monate.	1890	
Personenzahl	91 936	141 873	
Frachten nach Tonnengewicht	18 851	33 300	
Einnahme aus Personenverkehr	65 803	109 821	Mk.
„ „ Güterverkehr	59 532	100 399	„
Gesammtbruttoeinnahme	138 497	238 650	
Betriebsausgabe ziffermässig	42 419	101 946	„
„ in % der Einnahme	30,63	42,72 %	
Betriebsüberschuss	96 078	136 704	Mk.

Das Anlagecapital dieser Linie beziffert sich auf rund 1 250 000 Mk. und hat sich durch den erzielten Betriebsüberschuss mit 13 bezw. 11 % verzinst.

C. Murnau-Garmisch/Partenkirchen.

Diese gleichfalls normalspurige Secundärbahn ist unter dem 23. September 1888 concessionirt, am 15. Oktober desselben Jahres im Bau begonnen und am 24. Juli 1889 dem Verkehr übergeben

worden. Sie bildet die südliche Fortsetzung der bayerischen Vizinalbahn Weilheim-Murnau, welche ihrerseits wieder von der bei Pasing westlich von München ausgehenden Linie Pasing-Starnberg-Peissenberg abzweigt, liegt der politischen Eintheilung nach im südwestlichen Theile des Regierungsbezirks Oberbayern auf den bayerischen Alpen, ist 25,16 km lang, benutzt durchweg das Loisachthal und findet zwischen den Ortschaften Garmisch und Partenkirchen nahe der Tiroler Grenze ihren Endpunkt. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 40 und die Fahrgeschwindigkeit 2 Minuten pro 1 km. Unmittelbar an der Bahn liegt das durch seine Passionsspiele bekannte Oberammergau und im Abstossgebiet derselben das Königsschloss Linderhof. Durch Beide wird der Personenverkehr erheblich gefördert, so dass dieser den Güterverkehr bei Weitem überflügelt. Die Haupttransportartikel des Letzteren sind Ziegelsteine, Cement, Bergkreide, Holz und Getreide. An Betriebsmitteln sind für diese Linie 4 Locomotiven, 21 Personen- und 18 Lastwagen vorhanden, doch muss der Wagenpark während der Passionsspiele erheblich verstärkt werden. Auch hier geben wir die Verkehrs- und Betriebsresultate nachstehend in Tabellenform, wie folgt:

	1889 5 Monate.	1890	
Personenzahl	65 636	339 299	
Frachten nach Tonnengewicht	11 034	27 838	
Einnahme aus Personenverkehr	49 571	262 506	Mk.
„ „ Güterverkehr	32 759	81 857	„
Gesammtbruttoeinnahme	84 914	355 172	„
Betriebsausgaben ziffermässig	34 040	135 099	„
„ in % der Einnahme	40,09	38,04	%
Betriebsüberschuss	50 874	220 073	Mk.

Das Anlagecapital dieser Linie beziffert sich auf rund 1 050 000 Mk. und hat sich durch den erzielten Betriebsüberschuss mit rund 11 % bezw. 22 % verzinst.

D. Fürth-Zirndorf.

Auch diese Bahn ist zu Folge der Concession vom 16. November 1889 mit Baubeginn am 27. Mai 1890 als normalspurige Secundärbahn hergestellt und am 30. November desselben Jahres eröffnet worden. Sie beginnt auf dem Staatsbahnhofe in Fürth, benutzt auf 1 km die Gleiseanlagen der Würzburger Staatsbahnlinie, wendet sich hierauf nach Westen und führt in einer Neubaulänge von 4,94 km nach dem Marktflecken Zirndorf. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 40 und die Fahrgeschwindigkeit 2 Minuten pro

1 km. Der politischen Eintheilung nach gehört diese Linie dem Regierungsbezirk Mittelfranken an, und in orographischer Beziehung liegt sie auf der fränkischen Terrasse. Aus der kurzen einmonatlichen Betriebszeit des Jahres 1890 lässt sich ein Bild über den Verkehr selbstredend noch nicht gewinnen, aus der bereits vorhandenen, gut entwickelten Gewerbthätigkeit und Industrie des Marktfleckens Zirndorf, und da dessen geschäftliche Beziehungen nach Fürth und Nürnberg gravitiren, aber auch dieser Linie beste Aussicht für die Zukunft prophezeien. An Betriebsmitteln sind für dieselbe vorläufig 2 Locomotiven, 7 Personen- und 1 Güterwagen beschafft.

E. München-Wolfratshausen (Isarthalbahn).

Der Zweck dieser gegenwärtig (Ende 1890) noch im Bau befindlichen Bahn ist die Einbeziehung des Marktfleckens Wolfratshausen in das Bahnnetz. Die Concessionirung zu der gleichfalls als normalspurige Secundärbahn herzustellenden Linie erfolgte am 13. Mai 1890, worauf unmittelbar mit dem Bau begonnen wurde, so dass ein Theil der Bahn bereits im Sommer 1891 eröffnet werden dürfte, während gerade bezüglich der Anfangsstrecke mit dem Magistrat der Stadt München noch voraussichtlich langwierige Verhandlungen schweben. Die Bahn soll auf dem Südbahnhofe München beginnen, in südwestlicher Richtung über Thalkirchen und Grosshesselohe führen und in Wolfratshausen vorläufig ihren Endpunkt finden. Die Baulänge ist auf 26,35 km bemessen, und an Betriebsmitteln sind 7 Locomotiven, 45 Personen- und 21 Lastwagen vorgesehen, wonach ein ganz bedeutender Verkehr zu erwarten steht.

In diesen fünf Bahnen hat die Gesellschaft ein Eigenthum von 74,72 km in Betrieb stehender und von 26,35 km im Bau befindlicher normalspuriger Secundärbahnen. Ausserdem gehören ihr innerhalb Deutschlands noch die beiden schmalspurigen Dampfstrassenbahnen Stadt am Hof-Donaustauf bei Regensburg und Ravensburg-Weingarten in Württemberg. In Oesterreich-Ungarn erstreckt sich der Besitz der Gesellschaft auf das Miteigenthum an 208 km in Betrieb stehender Bahnen und 176 km im Bau befindlicher Linien. Bei den Letzteren unterscheiden sich der geographischen Lage nach wieder zwei Gruppen: die ungarischen Lokalbahnen zwischen Pressburg im Norden und dem Draufluss im Süden und die Salzkammergut-Lokalbahnen zwischen Salzburg und Ischl. Bei allen diesen ist die Münchener Gesellschaft die Begründerin, Concessionärin und Erbauerin. Die ungarischen Lokalbahnen bestehen gegenwärtig noch aus verschiedenen Unternehmungen, sollen aber nach

Fertigstellung der jetzt im Bau befindlichen Linien zu einer Gesellschaft fusionirt werden, und für die Linien im Salzkammergut besteht bereits eine einheitliche, die Salzkammergut-Lokalbahn-Actiengesellschaft zu Salzburg. Die ungarischen Linien werden pachtweise von der Ungarischen Staatsbahnverwaltung, die Salzkammergutbahnen jedoch von der Münchener Gesellschaft betrieben.

Das Gesellschaftscapital der Münchener Lokalbahn-Actien-Gesellschaft ist ein für alle Linien in Deutschland sowohl wie in Oesterreich-Ungarn gemeinschaftliches und das finanzielle Endresultat für die Gesellschaft ergiebt sich aus den für die einzelnen Jahre vertheilten Dividenden, wie folgt: pro 1887: 5 %, pro 1888: 8 %, pro 1889: 6 %, pro 1890: 6 ½ %. Hieraus, bezw. aus der Gegenüberstellung dieser Ergebnisse und der procentuellen Betriebsüberschüsse der vorstehend besonders behandelten deutschen Linien ergiebt sich, dass diese die bei Weitem rentabeleren sind. Es ist hierbei zu berücksichtigen, dass Ungarn speciell, auf welches der Längenausdehnung nach der bei Weitem grösste Theil des Unternehmens entfällt, bislang vorwiegend ein Agriculturstaat war und dass die Industrie in grösserem Massstabe daselbst erst jetzt Boden gewinnt. Bei dem Salzkammergut ferner ist der Personenverkehr, veranlasst durch die Naturschönheiten des Landes, schon jetzt ein erheblicher, und da der Güterverkehr auch dort unzweifelhaft einer regen Entwickelung fähig ist, hat auch das Gesammtunternehmen beste Aussicht auf noch weitere Erhöhung der schon jetzt günstigen Rentabilität.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist München; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction (Vorstand); das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. Die Concessionsdauer der bayerischen Linien ist zeitlich beschränkt und erstreckt sich auf je 99 Jahre. — Actiencapital ult. 1890: 5 000 000 Mk. Actien à 1000 Mk. Jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlungen jährlich einmal innerhalb der ersten 4 Kalendermonate. Dividendenzahlung vom 1. Mai ab; Verj. 5 Jahre nach Ft. — 4½ procentige Schuldverschreibungen (Pr.-Obligationen) von 1889: 2 000 000 Mk. in Stücken à 1000 und 2000 Mk.; Zt. 1. 3 und 1. 9.; Tilgung von 1899 ab. 4 %ige Schuldverschreibungen von 1890: 3 000 000 Mk. in Stücken à 1000 und 2000 Mk.; Zt. 1. 1. und 1. 7.; Tilgung von 1900 ab. Verj. der Zinsen 5 Jahre nach Ft. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse in München und die Bayerische Vereinsbank ebenda sowie Leyherr & Co. in Augsburg. — Obligatorisches Publicationsorgan: Nur der Deutsche Reichsanzeiger. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds mit 200 Mk. pro 1 km; Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des jährlichen Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Gesammtcapitals. — Besteuerung und Ankauf: Je nach den Gesetzen der zuständigen Staaten. — Börse: Actien und Schuldverschreibungen in München. Cours ult. 1890: Actien 133,20 %; 4½ procent. Schuldverschreibungen de 1890: 104 %; 4 procent. Schuldverschreibungen de 1890: 100,75 %.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Geschichte. Die Vorgeschichte dieser Bahn ist auf das Jahr 1835 zurück zu führen, in welchem Lübecksche und Hamburger Handelshäuser das Project einer Eisenbahnverbindung zwischen diesen beiden nordischen Handelsemporen aufstellten. Der geographischen Lage nach musste eine solche aber durch das damals noch zur Krone Dänemark gehörige Herzogthum Holstein führen, und diese liess dasselbe nicht zur Ausführung kommen, da es geeignet war, ihre eigenen See- und Handelsstädte Altona und Kiel zu schädigen. Nachdem inzwischen einerseits den Interessen dieser beiden Plätze durch die Erbauung der Altona-Kieler Bahn Rechnung getragen und andererseits auch die Berlin-Hamburger Eisenbahn hergestellt worden war, bemühte man sich in Lübeckschen Kreisen um einen Anschluss an das bereits bestehende Bahnnetz Norddeutschlands, änderte jetzt aber das Project auf die Linie Lübeck-Büchen (Station der Berlin-Hamburger Eisenbahn), indem hierdurch rund 15 km Bau gespart und nicht allein dem Verkehr mit Hamburg, sondern auch dem mit Berlin, Leipzig, Hannover und Süddeutschland Rechnung getragen wurde. Die Angelegenheit gedieh damals bis zum Abschluss des erforderlichen Staatsvertrages zwischen der freien Stadt Lübeck und dem Königreich Dänemark vom 23. Juni 1847, die Ausführung des Projects wurde indes durch die kriegerischen Ereignisse der Jahre 1848/49 verzögert, und erst im Januar 1850 erfolgte die Constituirung der Gesellschaft. Dieselbe erhielt unterm 18. Februar bezw. 2. März seitens der damaligen Statthalterschaft des Herzogthums Lauenburg und dem Senat der freien Stadt Lübeck die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lübeck nach Büchen. Noch lange nachher hatte die Gesellschaft formell aber wieder mit Schwierigkeiten zu kämpfen, indem die Krone Dänemark, nachdem sie inzwischen wieder unumschränkte Herrin des Herzogthums Lauenburg geworden war, die Concessionsertheilung der früheren Statthalterschaft nicht anerkannte, und erst 1857, als die Bahn bereits sechs Jahre im Betrieb war, erhielt die Gesellschaft auch seitens Dänemarks die definitive Concession.

Das Grundcapital war auf 7 674 000 Mk. (jetzige Reichswährung) in Actien festgesetzt worden. Der Bau hatte im Februar 1850 begonnen, und am 15. Oktober 1851 erfolgte die Eröffnung der 47.21 km langen Linie. Dieselbe fand hierbei in der Zweigbahn Büchen-Lauenburg der Berlin-Hamburger Eisenbahn bereits Fortsetzung bis an die Elbe, und behufs Herstellung einer

directen Verbindung mit den Bahnlinien links der Elbe betheiligte sich die Gesellschaft an der Errichtung einer Trajectanstalt über den Strom bei Lauenburg in Gemeinschaft mit der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft und den hannöverschen Staatsbahnen, wobei auf Lübeck-Büchen $^3/_8$ des Anlagecapitals entfielen. Die Eröffnung der Trajectanstalt erfolgte 1864 gleichzeitig mit derjenigen der hannöverschen Anschlussstrecke Lauenburg-Lüneburg.

Einen nicht unbedeutenden Theil des Gesammtverkehrs der Lübeck-Büchener Eisenbahn bildete der Verkehr zwischen Lübeck und Hamburg, welcher in Büchen auf die Berlin-Hamburger Eisenbahn überging. Um diesen ganz für sich zu gewinnen und gleichzeitig den Umweg über Büchen zu vermeiden, fasste die Gesellschaft das ursprüngliche Project einer directen Linie Lübeck-Hamburg nun wieder ins Auge. Sie erhielt zu solcher 1860 die dänische, aber erst Ende 1862 die Lübecker und hamburgische Concession, begann 1863 die Bauausführung und übergab die 63,48 km lange Linie am 1. August 1865 dem Verkehr. Zu dieser gab die Gesellschaft 10 800 000 Mk. den alten gleichberechtigte Actien aus und nahm zur Vermehrung der Betriebsmittel 1866 eine 5procentige Anleihe von 2 100 000 Mk., sowie 1875 zur Legung des zweiten Gleises auf Lübeck-Hamburg, zur Einlösung der ersten Anleihe und zur Zahlung des auf die Gesellschaft entfallenden Antheils einer festen Elbbrücke bei Lauenburg an Stelle der bisherigen Trajectanstalt eine $4^1/_2$ procentige Anleihe von 12 000 000 Mk. auf, deren Zinsfuss 1881 jedoch auf 4 % ermässigt wurde. Die Eröffnung der festen Elbbrücke erfolgte 1878.

Endlich baute die Gesellschaft mit Concession von 1880 eine normalspurige Secundärbahn von Lübeck nach Travemünde, welche in einer Neubaulänge von 15,49 km 1882 dem Verkehr übergeben wurde. Dieselbe benutzt von Lübeck aus auf 4,25 km die Gleiseanlagen der Eutin-Lübecker Eisenbahn, so dass sich eine Betriebslänge von 19,74 km ergiebt. Der Vertrag über die Mitbenutzung ist unkündbar, und das jährliche Pachtfixum beträgt 12 000 Mk. Die Baukosten für diese Zweigbahn sind auch noch aus der Anleihe von 1875 bestritten.

Das concessionirte Anlagecapital stellt sich somit auf 18 474 000 Mk. Actien und 12 000 000 Mk. vierprocentiger Pr.-Obligationen (von Letzteren ult. 1888 noch 934 500 Mk. unbegeben), und für 1 km auf 241 512 Mk. — Von den St.-Actien war der grösste Theil mit 16 886 400 Mk. ursprünglich von der freien Stadt Lübeck übernommen, doch sind sie 1883 in den freien Verkehr

gegeben worden. Ferner hat der Lübecker Staat auf die Dauer von 63 Jahren die Garantie für volle Verzinsung und Amortisation der Anleihe von 1876 übernommen, indes brauchte dieselbe nie in Anspruch genommen zu werden.

Der Handelsverkehr Lübecks hatte früher seinen Schwerpunkt in der Schifffahrt und musste sich unter Anknüpfung neuer Beziehungen erst nach und nach auf die Eisenbahnen gewöhnen. Wir finden deshalb bei dieser Bahn eine lange Reihe von Jahren nicht diejenige hohe Rentabilität, wie wir sie bei anderen Eisenbahnunternehmungen, die sich auf grosse Handelsplätze stützen, gesehen haben, indes hat sich der Verkehr immer mehr entwickelt und auffallend fest gestaltet, so dass auch die in den Dividenden zum Ausdruck kommende Rentabilität bei langsamer Steigerung eine grosse Stetigkeit zeigt. Schon der auf das eigene Verkehrsgebiet gegründete ist ein so gesunder, dass selbst die Verstaatlichung der Berlin-Hamburger und Altona-Kieler Bahn im Jahre 1884, die Eröffnung der preussischen Staatsbahnlinie Oldesloe-Schwarzenbeck in 1887 und die vielseitige Tarifpolitik einen nennenswerthen Einfluss auf die Betriebsergebnisse des Unternehmens nicht hatten, und auch die Concurrenz des im Bau begriffenen Nordostseecanals dürfte die Bahn nicht wesentlich berühren. Das Unternehmen ist demnach ein durch und durch gesichertes und eins der rentabelsten unter den noch bestehenden Privatbahnen. Die Haupteinnahme bildet der Güterverkehr, in den letzten Jahren mit durchschnittlich 62 % der Bruttoeinnahme; hierbei sind Holz, Getreide und Kohlen die Haupttransportartikel. Die Betriebsausgaben beliefen sich in neuerer Zeit auf durchschnittlich 56¾ % der Bruttoeinnahme, und die Dividenden stellten sich für die einzelnen Jahre, wie folgt:

pro	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860
	1,70	1,80	2,37	2,37	3	3	2,62	3,12	3,25 %
pro	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869
	3	3,20	3,50	4,50	3,62	2,33	2,37	2,50	2,87 %
pro	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878
	3,12	4	4,50	4,50	5,50	5	5	5	5,33 %

pro	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
	6,50	5,66	5,25	7	7,25	7,50	7	7	7,25	7,50 %

im Durchschnitt 4,35 %.

Das Vermögen des combinirten Erneuerungs- und Reservefonds betrug ult. 1888: 2 538 697 Mk., der Bilanzreservefonds wird nur rechnerisch mit ausgeloosten Pr.-Obligationen belegt. — Um einen Ueberblick über die Ausdehnung des Verkehrs der Bahn

zu geben, lassen wir hier die Betriebsergebnisse des letzten zu Bericht gezogenen Jahres 1888 folgen: Es wurden befördert 1 183 115 Personen und 831 615 000 kg Frachten und hierfür 1 346 162 Mk. bezw. 2 795 676 Mk., im Ganzen aber 4 516 010 Mk. vereinnahmt. Die Betriebsausgaben betrugen 2 585 990 Mk. und der Betriebsüberschuss demnach 1 930 020 Mk. Zur Bewältigung dieses Verkehrs waren 1328 Beamte und Arbeiter, 41 Locomotiven, 100 Personen- und 723 Lastwagen vorhanden.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Lübeck; die Repräsentanten derselben sind der Ausschuss (Aufsichtsrath) und die Direction; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 18 474 000 Mk. in Actien à 600 Mk.; jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal innerhalb der ersten sechs Monate. Dividendenzahlung wird besonders bekannt gemacht. Verj. 4 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres der Ft. — Pr.-Obligationen ult. 1890: In Umlauf 11 184 500 Mk.; Zf. 4 %; Zt 2. 1. und 1. 7; Tilgung mit ½ % plus Zinszuwachs; Ausl 3. 1. auf 1. 7. mit Zinsen bis 30. 6. Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres der Ft., der ausgeloosten Stücke 11 Jahre nach Ausl. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse in Lübeck, ferner in Berlin die Berliner Handelsgesellschaft und die Discontogesellschaft; in Hamburg die Norddeutsche Bank; in Frankfurt a. M. M. A. von Rothschild & Söhne. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Lübeckesche Anzeigen, Lauenburger Zeitung, Hamburgischer Correspondent. — Dotirung der Fonds: Combinirter Erneuerungs- und Reservefonds mit ⅕ des Reinertrages, doch ist der Ausschuss befugt, diese Quote zu vermindern oder bis zu ⅓ des Reinertrages zu erhöhen; Bilanzreservefonds wird nur rechnerisch mit ausgeloosten Pr.-Oblig. belegt, und aus den hierzu nicht erforderlichen Pr.-Oblig. ist ein Abschreibungsconto gebildet. — Besteuerung, Ankauf etc.: Die Concessionsdauer ist eine beschränkte und reicht bei allen drei Linien bis 1951. Die Regelung des Besitzverhältnisses bei Ablauf der Concessionen innerhalb der drei Staatsgebiete betreffs der Bahnanlagen, der Betriebsmittel pp. ist bis jetzt nicht vorgesehen. Einem vorherigen Ankaufsrecht seitens der zuständigen Regierungen sind die Linien des Unternehmens in keinem der drei Staaten, auch in Preussen nicht unterworfen. Die Gesellschaft ist betreffs der in Preussen gelegenen Strecken zur Eisenbahnsteuer und betreffs der auf Lübeckschem Gebiet seit 1886 zu einer Staatssteuer auf ähnlicher Grundlage wie dort herangezogen, Hamburg gegenüber dagegen steuerfrei. Betreffs der als Secundärbahn gebauten Linie Lübeck-Travemünde ist die Gesellschaft auf Anfordern des Senats von Lübeck zum Umbau zur Vollbahn verpflichtet. — Börse: Actien in Augsburg, Berlin, Breslau, Frankfurt a. M., Leipzig; Cours ult. 1890: 166 %. — Pr.-Oblig. in Berlin, Frankfurt a. M., Hamburg; Cours ult. 1890: 100,50 %. — Dividende pro 1889: 7¾ %.

Geographie. Die Bahn besteht aus drei verschiedenen, von einem und demselben Bahnhofe in Lübeck ausgehenden Linien, Lübeck-Büchen, Lübeck-Hamburg und Lübeck-Travemünde. Alle drei liegen im norddeutschen Tieflande. Der politischen Eintheilung nach gehört Lübeck-Büchen dem Gebiet der freien Stadt Lübeck und der Provinz Schleswig-Holstein, Lübeck-Hamburg gleichfalls diesen beiden Staatsgebieten und demjenigen der freien Stadt Hamburg an, während Lübeck-Travemünde ausschliesslich im Gebiet der freien Stadt Lübeck liegt. Die

34,94 km lange Linie Lübeck-Büchen hat südliche Richtung, überbrückt bei Lübeck die Trave und weiterhin die Steckenitz, führt über Ratzeburg, ist auf Dämmen durch den Möllner See und das Klempauer Bruch hindurch geführt und mündet auf Bahnhof Büchen in die jetzt preussische Staatsbahnlinie Berlin-Wittenberge-Hamburg. Die Bahn ist eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 200.

Die 63,48 km lange Linie Lübeck-Hamburg zweigt ausserhalb der Stadt Lübeck in südwestlicher Richtung von der vorigen ab, überbrückt bald darauf bei Niendorf und dann zum zweiten Male bei Oldesloe die Trave, schneidet hier gleichzeitig die preussische Staatsbahnlinie Schwarzenbeck-Neumünster, führt später über Wandsbeck und mündet in Hamburg auf besonderem, dem Lübecker Bahnhofe, steht aber mittels Güteranschlussgleise mit dem Berliner Bahnhofe daselbst in Verbindung. Diese Linie ist durchweg doppelgleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 200.

Die Linie Lübeck-Travemünde benutzt von dem gemeinschaftlichen Bahnhofe aus in nördlicher Richtung auf 4,25 km die Gleise der Eutin-Lübecker Eisenbahn, zweigt dann in nordöstlicher Richtung von dieser ab und führt bei einer eigenen Baulänge von 15,49 km auf dem linken Traveufer bis Travemünde an der Lübecker Bucht. Dieselbe ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 80 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Ludwigs-Eisenbahn

(Nürnberg-Fürth).

Siehe Seite 191 und folgende.

Mannheim-Weinheimer Eisenbahn.

Siehe unter „Secundärbahnen“ des Eisenbahnunternehmers Bachstein.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

(Danzig-Warschau, Preussische Abtheilung.)

Geschichte. Wie wir bereits bei der Breslau-Warschauer Eisenbahn auf Seite 1045 in Erinnerung gebracht haben, waren die drei ersten Anschlüsse des preussischen an das russische Bahnnetz bei Eydtkuhnen, bei Ottlotschin und bei Schoppinitz-Sosnowice in den Jahren 1859/61 bewerkstelligt worden. Ebenso wie bald darauf ein Comité zur Herstellung einer weiteren Verbindung in der Lücke zwischen Ottlotschin und Schoppinitz zusammen trat, bildete sich gleichzeitig auch ein solches zur Anstrebung einer Linie Danzig-Warschau in der Lücke zwischen Ottlotschin und Eydtkuhnen, doch ging man hier vorsichtiger zu Werke wie dort, man baute erst, als auch russischerseits gebaut wurde, und während jene Bahn, die Breslau-Warschauer, noch heute vergebens des

russischen Anschlusses harrt und mangels einer solchen eine nothleidende Bahn geworden ist, so hat sich die hier zu behandelnde auf gesunden Grundlagen zu hoher Wichtigkeit entwickelt. Mit Concession vom 1. Juni 1872 constituirte sich zur Erbauung des preussischen Theils von Marienburg bis an die russische Grenze bei Mlawka eine neue Actiengesellschaft mit einem Anlagecapital von 25 680 000 Mk. je zur Hälfte in St.-Actien und St.-Pr.-Actien. Der Bau begann in Anlehnung an die preussische Staatsbahnstrecke Danzig-Dirschau-Marienburg im Jahre 1874, die Eröffnung der ersten Theilstrecke Marienburg-Montowo erfolgte am 1. August 1876 und diejenige der ganzen 142,97 km langen Linie am 1. September 1877 bei gleichzeitiger Eröffnung der anschliessenden russischen Weichselbahn von der Grenze über Praga (bei Warschau) nach Kowel und mit Anschluss weiter bis an das Schwarze Meer. — Später baute mit Concession von 1883 die Gesellschaft von ihrer Station Zajonskowo aus eine normalspurige Secundärbahn nördlich nach der Stadt Löbau in Westpreussen, welche in einer Länge von 6,35 km 1884 dem Verkehr übergeben wurde. Hierbei war seitens der Stadt Löbau und der Adjacenten das Terrain kostenlos hergegeben und ausserdem ein Zuschuss von 155 000 Mk. à fonds perdu gezahlt worden, und das überdies erforderliche Baucapital konnte die Gesellschaft aus disponiblen Mitteln bestreiten. Anleihen sind bis jetzt noch nicht erforderlich geworden, so dass sich das gesellschaftsseitige Anlagecapital wie Anfangs so noch jetzt auf 25 680 000 Mk. und für 1 km auf 171 971 Mk. stellt. An Subventionen hat die Gesellschaft einschliesslich der vorerwähnten 155 000 Mk. den Betrag von 7 182 374 Mk. erhalten, besonders seitens des Reichs zur Legung des zweiten Gleises.

Die Bahn durchzieht eine landwirthschaftlich gut entwickelte Gegend; ihr Lokalverkehr würde sie aber trotzdem als Vollbahn nicht genügend alimentiren können, der Hauptfactor für sie ist vielmehr die russische Getreideausfuhr nach Deutschland und weiter von Danzig aus zur See nach England, Belgien, Holland und Skandinavien. Verkehr und Rentabilität der Bahn ist deshalb besonders von dem jeweiligen Ausfall der Getreideernte in Russland abhängig und grossen Schwankungen unterworfen, so dass wir bei dieser Bahn ein jähes Steigen und Fallen der Dividenden beobachten werden. Nebenbei spricht allerdings auch die preussische und die russische Tarifpolitik mit, welch Letztere besonders seit 1886 durch Bevorzugung des grossen Hafenplatzes Odessa am Schwarzen Meer und der russischen Ostseehäfen den Verkehr auf der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn beeinträchtigt hat. In den hier zum Bericht

gezogenen elf Jahren 1878 bis einschliesslich 1888 hat der Güterverkehr zwischen 224 813 Tonnen Frachten mit 992 789 Mk. Transporteinnahme in 1880 und 544 318 Tonnen bezw. 2 312 158 Mk. in 1882 geschwankt, und der Personenverkehr, welcher finanziell dem Ersteren gegenüber verschwindet, sich zwischen 202 991 Personen mit 236 216 Mk. Fahrgeldeinnahme in 1888 und 241 493 Personen in 1879 bezw. 301 724 Mk. in 1883 bewegt. Dieser ist seit 1884 von Jahr zu Jahr zurückgegangen, was auf den Ausbau des Staatsbahnnetzes in den Provinzen Ost- und Westpreussen zurück zu führen ist. Den Einnahmen aus dem Güterverkehr entsprechend liegen die Grenzen der Gesammtbruttoeinnahme in den Jahren 1880 und 1882 mit 1 509 975 Mk. bezw. 2 828 492 Mk. Die Betriebsausgaben haben sich bisher stets sehr günstig gestaltet, indem sie im Durchschnitt nur $44^2/_3$ % der Bruttoeinnahme absorbirt haben, wobei die Grenzen zwischen 38,7 % und 50,3 % liegen. Bei einer statutenmässigen Vorzugsdividende von 5 % an die St.-Pr.-Actien stellten sich die Dividenden für die einzelnen Jahre, wie folgt:

pro	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
St.-Actien	0,50	0,50	0,25	3,50	6	2	0,66	0,33	0,25	1	3 %
St.-Pr.-Actien	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5 %

im Durchschnitt für die St.-Actien 1,64 % und für die St.-Pr.-Actien 5 %.

Seit dem 1. April 1888 hat die preussische Staatsbahnverwaltung, deren Linien von Allenstein und von Graudenz auf Station Soldau in die Marienburg-Mlawkaer Bahn einfallen, behufs Durchführung ihrer Züge bis zur russischen Grenze die 13 km lange Strecke Soldau-Illowo-russische Grenze in Mitbenutzung genommen. Die hierfür an die Gesellschaft zu zahlende Entschädigung besteht in einem Beitrage zur Verzinsung des Anlagecapitals der zu gemeinsamer Benutzung hergegebenen Bahnobjecte und in einem je nach der Zugfrequenz festzusetzenden Beitrage zu den Unterhaltungs- und Verwaltungskosten. Die Höhe der Entschädigung ist hiernach variabel, wird von der Gesellschaft aber auf rund 200 000 Mk. pro anno veranschlagt. — Als historische Notiz bleibt hier noch zu erwähnen, dass 1886 der preussische Staat die Bahn für sich käuflich zu erwerben beabsichtigte und hierbei eine Capitalabfindung von 1500 Mk in $3^1/_2$ procentigen Consols für 4200 Mk. St.-Actien und von 4500 Mk. in gleichen Staatspapieren für 4200 Mk. St.-Pr.-Actien bot, was betreffs der St.-Actien einer Rente von $1^1/_4$ % und für die St.-Pr.-Actien einer solchen von $3^3/_4$ % entspricht. Die Gesellschaft konnte und musste diese Offerte

den bisherigen Ergebnissen gegenüber ablehnen, denn lässt man den im preussischen Eisenbahngesetz von 1838 zur Taxirung des Werthes der Eisenbahnunternehmungen als Norm aufgestellten Zeitraum von 5 Jahren gelten, so ergiebt sich für die St.-Pr.-Actien eine Rente von 5 % und für die St.-Actien von $2^1/_2$ %. Hierauf wurden die Verhandlungen gänzlich abgebrochen.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult 1888 wie folgt: Erneuerungsfonds I 638 170 Mk., Erneuerungsfonds II 89 770 Mk., Reservefonds I 341 730 Mk., Reservefonds II (Bilanz-) 166 150 Mk. Das letzte zum Bericht gezogene Geschäftsjahr 1888 wies folgende Betriebsergebnisse auf: Es wurden 202 991 Personen und 539 278 Tonnen Frachten befördert und hierfür 236 216 Mk., bezw. 1 825 478 Mk., im Ganzen aber 2 390 658 Mk. vereinnahmt. Die Betriebsausgaben erforderten 1 028 483 Mk., so dass ein Betriebsüberschuss von 1 362 175 Mk. verblieb. Zur Bewältigung dieses Verkehrs waren 596 Beamte und Arbeiter, 23 Locomotiven, 23 Personen- und 549 Lastwagen vorhanden.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Danzig; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 12 840 000 Mk. St.-Actien und 12 840 000 Mk. St.-Pr.-Actien, beide in Stücken à 600 Mk. Jede Actie beider Sorten 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal in der ersten Hälfte des Jahres. An Dividende erhalten zunächst die St.-Pr.-Actien 5% mit Recht auf Nachzahlung, hierauf die St.-Actien bis zu $6^2/_3$ %, Rest unter beide Actiensorten gleichmässig pro rata der Beträge. Dividendenzahlung spätestens vom 1. Juli ab; Verj. 4 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres ihrer Ft. Bei etwaiger Auflösung der Gesellschaft sind die St.-Pr.-Actien vor den St.-Actien voll zu befriedigen. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse in Danzig und die Discontogesellschaft in Berlin. — Obligatorische Publicationsorgane: Der Deutsche Reichsanzeiger und die Danziger Zeitung. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds I nach Regulativ, Reservefonds I mit $^1/_{10}$ % des Anlagecapitals, aufzusammeln auf 360 000 Mk., (Bilanz-) Reservefonds II mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Actiencapitals. — Besteuerung und Ankauf: Nach den allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen. — Börse: St.-Actien in Augsburg, Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt a. M., Hamburg und Leipzig, Cours ult. 1890: 56 %; St.-Pr.-Actien in Berlin und Leipzig, Cours ult. 1890: 109 %. — Dividende pro 1889: St.-Actien $^1/_3$ %, St.-Pr.-Actien 5 %.

Geographie. Die Bahn liegt in den Provinzen West- und Ostpreussen in dem hier von der preussischen Seenplatte gekrönten norddeutschen Tieflande. Sie führt zwischen zahlreichen Seen hindurch, hat aber nennenswerthe Gewässer nicht zu überschreiten. Die Stammbahn ist 142,07 km lang. Sie beginnt in Marienburg auf eigenem Bahnhofe, welcher jedoch mit dem Ostbahnhofe der Staatsbahnverwaltung in unmittelbarem Gleiseanschluss steht, führt bei südöstlicher Richtung über Riesenburg und Rosenberg, schneidet bei Deutsch Eylau die Staatsbahnlinie Thorn-Insterburg, entsendet bei Zajonskowo eine Zweigbahn nördlich nach der Stadt Löbau, schneidet bei Soldau die Staatsbahnlinie

Graudenz-Soldau-Allenstein und findet auf der russischen Grenze zwischen Illowo und Mlawka in der russischen Weichselbahn Fortsetzung zunächst nach Warschau. Sie ist durchweg doppelgleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 200.

Die Zweigbahn nach Löbau ist 6,35 km lang, hat nördliche Richtung, ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 75 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Zweigbahn

des Mechernicher Bergwerks-Actien-Vereins.

Geschichte. Der Name dieser Bahn möchte vermuthen lassen, dass sie nur ein dem inneren Verkehr der gedachten Bergwerksanlagen dienendes Anschlussgleis sei, indes ist dies nicht der Fall, vielmehr dient die Bahn auch dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr. — Bereits 1856 wurden in dem Mechernicher Bergrevier zur Verbindung der einzelnen Werke untereinander normalspurige Schienenwege als Grubenbahnen angelegt und zunächst mit Pferden, von 1860 ab jedoch mit Locomotiven betrieben. Unterm 20. Juni 1865 erhielt aber der Mechernicher Bergwerksactienverein die Allerhöchste Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Grube Meinerzhagener Bleiberg nach der Station Mechernich der Strecke Euskirchen-Call der damaligen Rheinischen Privateisenbahn, und am 22. April 1868 wurde diese Linie für den Güterverkehr in Benutzung genommen. Unterm 12. Juni 1875 erfolgte die Einführung des Personenverkehrs, und nach und nach ist die Bahn bis ult. 1888 auf eine Ausdehnung von 24,89 km erweitert worden. Die Bahn dient neben der Beförderung der eigenen Arbeiter und Frachten des Bergwerkvereins dem öffentlichen Verkehr zwischen der Station Mechernich und der Grube Risa, welche nicht zu den Werksanlagen des Mechernicher Vereins gehört. Eine genaue Verkehrsstatistik wird nicht geführt, doch stellte sich der Durchschnitt der letzten fünf Jahre 1884 bis 1888 auf jährlich 147 150 Personen und 301 470 000 kg Frachten. Auch die Einnahmen der Bahn erscheinen nicht getrennt zu Buch, sonst würden dieselben den Transportmengen nach namhafte Beträge und eine gute Rentabilität der Bahnanlagen erkennen lassen. Andererseits werden auch die Betriebs- und Unterhaltungskosten nicht besonders zu Lasten der Bahn, sondern bei den verschiedenen Ausgabetiteln der Bergwerksanlagen in Rechnung gestellt. Dagegen sind die Anlagekosten der Bahn und die Betriebsmittel mit 7 Locomotiven, 7 Personen- und 99 Lastwagen ult. 1888 mit 720 382 Mk.

bezw. mit 205 148 Mk. = 925 530 Mk. besonders verrechnet. Die Hauptseite des Verkehrs bilden selbstredend die Frachttransporte, wobei als Hauptartikel in Versand Glasurerze, Blei, Kies und Sand, in Empfang aber Erze, Kohlen, Coaks, Eisenschlacken, Eisen, Stahl und Steine erscheinen.

Geschäftliches. Die Bahn bildet einen Vermögensbestandtheil des Mechernicher Bergwerks-Actienvereins, und so sind für diese besondere Actien oder Obligationen nicht ausgegeben.

Geographie. Die Bahn liegt auf der Hohen Eifel und gehört der politischen Eintheilung nach der preussischen Rheinprovinz an. Sie umspannt das südöstlich der Station Mechernich der jetzt preussischen Staatsbahnlinie Euskirchen-Call gelegene langgestreckte Bergrevier des Mechernicher Bergwerksvereins in zwei parallelen Linien und ist, jedoch nur in einem Strang, an die vorgenannte Station unmittelbar angeschlossen. Die Stationen sind Mechernich, Bachrevier, Bleihütte, Schafsberg, Virginia und Risa. Die Bahn ist als normalspurige Vollbahn gebaut und wird nach einem besonderen Polizeireglement betrieben. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 40 und die Fahrgeschwindigkeit bei den Güterzügen $2^2/_3$ Minuten, bei den Personenzügen aber 4 Minuten pro 1 km. Die Letzteren werden mit Rücksicht auf die starken Steigungen zwischen Bachrevier und Virginia bergan geschoben, auch müssen bei diesen sämmtliche Wagen und bei den Güterzügen je der zweite Wagen bediente Bremsen haben.

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn.

(Nach Abschluss des zweiten Theils dieses Werkes käuflich in den Besitz des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin übergegangen.)

Wie am Schluss der Abhandlung über die frühere Grossherzogliche Friedrich-Franz-Bahn auf Seite 333 angegeben ist, war der in landesherrlichem Besitz Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs von Mecklenburg-Schwerin befindliche Bahncomplex, welcher sämmtliche damals in den beiden Grossherzogthümern Mecklenburg gelegenen Eisenbahnen mit Ausnahme der Theilstrecke der Berlin-Hamburger Bahn umfasste, mittels Vertrages vom 2. April 1873 an ein Consortium von Bankinstituten käuflich übergegangen und hatte dieses dem Vertrage entsprechend eine Actiengesellschaft unter obigem Namen zur Uebernahme des Eigenthums und Betriebes der in Rede stehenden Bahnen gebildet. Die Gesellschaft wurde am 1. Januar 1874 in ihren Besitz eingewiesen, doch war der Betrieb der Bahnen bereits vom 1. Januar 1873 an für Rechnung jener geführt worden. Das gesellschaftsseitige Anlagecapital belief sich auf 13 500 000 Mk. in St. Actien, welche sie als Kaufpreis an das vorerwähnte Consortium aushändigte, während dieses wiederum der Gesellschaft zur Bildung der Reserve- und Erneuerungsfonds 3 000 000 Mk. baar überwies. Ausserdem aber war die Gesellschaft mit einer an die landesherrliche Renterei auf die Dauer von 64 Jahren zahlbaren Annuität von 960 000 Mk. belastet, indem sie an Stelle des Consortiums in diese Zahlungsverbindlichkeit eingetreten war. Diese Annuität repräsentirte einen Capitalwerth von 19 200 000 Mk., so dass die Belastung des Unternehmens für die Gesellschaft 32 700 000 Mk. betrug, während das für die Bahnen wirklich aufgewendete Baucapital per 1. Januar 1873 sich auf 42 450 347 Mk. belief. Das Netz umfasste bei Uebernahme die Linie Lübeck-

Kleinen-Bützow-Güstrow-Neubrandenburg-preussische Grenze gegen Stettin und die zu dieser als Zweigbahnen erscheinenden Strecken Kleinen-Hagenow, Kleinen-Wismar und Bützow-Rostock mit zusammen 320,70 km. In diesem Netz beherrschte die Gesellschaft den ganzen Verkehr der beiden Grossherzogthümer, überliess aber den weiteren Ausbau desselben zum grössten Theil anderen Unternehmern. Auf diese Weise entstanden ihr allerdings kostenlos verschiedene neue Zufuhrwege, andererseits aber auch schwere Concurrenzen. Zu den Ersteren sind nur die 1882 eröffnete Güstrow-Planer Eisenbahn und die 1884 eröffneten Gnoien-Teterower und Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahnen zu rechnen, während Wismar-Rostock, Neustrelitz-Warnemünde und Wismar-Karow, welche Bahnen 1883 bezw. 1886 und 1888 dem Verkehr übergeben wurden, ihr scharfe Concurrenz erbrachten. Die im Süden Mecklenburgs gelegenen 1880 bezw. 1885 eröffneten Bahnen Parchim-Ludwigslust und Parchim-Neubrandenburg fallen hierbei weniger in die Wagschale. — Die eigene Bauthätigkeit der hier in Rede stehenden Gesellschaft erstreckte sich auf die mit Concession von 1879 hergestellte und in demselben Jahre eröffnete 28,4 km lange normalspurige Secundärbahn von der Station Malchin südlich nach der Stadt Waren, auf die 1887 concessionirte und eröffnete 11,86 km lange Vollbahnstrecke von Güstrow nordwestlich nach Schwaan zur Abschneidung des Winkels bei Bützow in Richtung auf Rostock und auf die 1887 concessionirte und 1888 eröffnete 24,33 km lange normalspurige Secundärbahn von Schwerin südöstlich nach Crivitz. Ferner erhielt die Gesellschaft 1888 die Concession zu einer Vollbahn von Holthusen (südlich von Schwerin) über Ludwigslust nach Dömitz (Station der preussischen Staatsbahnlinie Wittenberge-Lüneburg) und 1889 zu einer normalspurigen Secundärbahn aus der eben genannten Neubaulinie von Malliss westlich nach Lübtheen. Während der Selbstständigkeit der Bahn wurden hiervon jedoch nur die Theilstrecken Holthusen-Ludwigslust und Dömitz-Malliss-Lübtheen mit zusammen 62,48 km dem Betriebe übergeben, während die Eröffnung der 20,66 km langen Zwischenstrecke Ludwigslust-Malliss erst nach Verstaatlichung der Bahn erfolgte. Zu diesen Neubauten hatte die Gesellschaft 1884 den alten gleichberechtigte St.-Actien im Betrage von 2 700 000 Mk. ausgegeben und mit Privileg von 1888 eine 3½ procentige Anleihe von 5 000 000 Mk. aufgenommen. Ausserdem hatte sie zur Ausführung dieser Neubauten Landesbeihülfen im Betrage von 1 481 440 Mk. und von besonderen Interessenten Subventionen à fonds perdu in Höhe von 350 000 Mk. erhalten. Das gesellschaftsseitige Anlagecapital stellte sich nach Vorstehendem, abgesehen von der Annuität, auf 16 200 000 Mk. St.-Actien und 5 000 000 Mk. 3½ procentiger Pr.-Obligationen, die Gesammtlänge der im Betrieb befindlichen Strecken aber auf 447,77 km.

Der bei Uebernahme der Bahn durch die neue Gesellschaft bereits entwickelte Verkehr nahm immer mehr zu, so dass bei der nur geringen Belastung des Unternehmens mit ursprünglich 101 964 Mk. pro 1 km die Rentabilität sich sehr günstig gestaltete und dementsprechend die Dividenden von 5 % in 1873 bis auf 9,4 % in 1884 stiegen. Seitdem gingen sie aber in Folge Erhöhung des Actiencapitals um 2 700 000 Mk. (mit Dividendengenuss von 1885 an) sowie durch Eröffnung der Concurrenzbahnen bis auf 5,8 % in 1887 herab, erreichten in 1888 aber wieder 6,25 %. Hierbei schwankten die Betriebsausgaben zwischen 42 % und 53 % der Bruttoeinnahme mit einem Durchschnitt von 48 % dieser. Für die einzelnen Jahre stellten sich die Dividenden, wie folgt:

pro 1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880
5	6,50	7	7	7	7	7	7,80 %

pro 1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
7,80	8,50	9,20	9,40	7,75	6	5,80	6,25 %

im Durchschnitt 7,16 %.

Am 1. März 1890 ist die Bahn bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft mit Rechnung per 1. Januar 1889 käuflich in Eigenthum und Betrieb des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin übergegangen (cfr. Seite 673 u. ff.). Der Kaufpreis stellte sich hierbei pro Actie à 500 Mk. auf 800 Mk. in 3½ procentigen Consols mit Zinsgenuss vom 1. Januar 1889 ab bzw. pro Actie à 1000 Mk. auf 1600 Mk in gleichen Consols, im Ganzen also für 16 200 000 Mk. St.-Actien auf 25 920 000 Mk. in 3½ procentigen Consols. Hierzu kamen noch die 3½ procentigen Pr.-Obligationen im Betrage von 5 000 000 Mk., welche per 1. Juli 1890 zur Einlösung gegen baar oder Consols gekündigt worden sind. An Fonds fielen dem Staat 2 452 842 Mk. zu. Die Frist zum Umtausch der Actien läuft am 28. Februar 1891 ab. Die bis dahin nicht umgetauschten Actien erhalten nur noch den Liquidationspreis von 775 Mk. pro 500 Mk. bezw. von 1550 Mk. pro 1000 Mk. **Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahnpapiere giebt es hiernach nicht mehr im Verkehr.**

Mecklenburgische Südbahn.

(Parchim-Neubrandenburg.)

Geschichte. Wie wir bei der historischen Entwickelung des Eisenbahnwesens im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin auf Seite 75 u. ff. bereits dargelegt haben, sind Dank der seitens der grossherzoglichen Regierung im Jahre 1879 aufgestellten Normativbestimmungen über die Bewilligung von Landesbeihülfen zum Bau von Neben- und Secundärbahnen einerseits und in Folge der Unthätigkeit der damaligen Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft betreffs Ausbaues des mecklenburgischen Bahnnetzes andererseits in neuerer Zeit zahlreiche Eisenbahn-Actiengesellschaften in Mecklenburg entstanden. Zu diesen gehört auch die hier zu behandelnde Bahn. Zur Ausführung dieser Linie in Fortsetzung der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn nach Osten bildete sich 1883 aus den interessirten Stadtgemeinden Parchim, Lübz, Waren, Penzlin und Neubrandenburg in Verbindung mit der Norddeutschen Bank in Hamburg und der Lokaleisenbahn-Betriebsgesellschaft ebenda eine Actiengesellschaft unter obigem Namen. Dieselbe erhielt unterm 20. Juli bezw. 2. August 1883 seitens der betheiligten Staaten Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz die Concession zur Ausführung genannter Linie als normalspurige Secundärbahn. Das gesellschaftsseitige Anlagecapital wurde auf 1 180 000 Mk. in St.-Actien Lit. A und auf 3 500 000 Mk. Pr.-St.-Actien festgesetzt, wozu noch die Landesbeihülfe von ursprünglich 1 320 000 Mk. und in 1888 noch eine Erhöhung dieser um 8000 Mk. kam, für welche

beide Summen der Regierung St.-Actien Lit. B ausgefertigt worden sind, und es beläuft sich somit ult. 1888 das Gesammtanlagecapital auf 6 008 000 Mk. Mit Baubeginn im Sommer 1883 erfolgte die Eröffnung der 116,46 km langen Bahn für den Gesammtverkehr am 28. Januar 1885. Die kilometrische Belastung stellt sich somit auf 51 502 Mk. — Der Betrieb war ursprünglich der Lokaleisenbahn-Betriebsgesellschaft in Hamburg pachtweise überlassen worden, doch trat laut Vertrag vom 15. Juli 1884 der Eisenbahnunternehmer Bachstein in Berlin in diesen Betriebsvertrag ein, so dass dieser bereits von Eröffnung an den Betrieb besorgt. Dieser Betriebsvertrag läuft zunächst auf 15 Jahre bis einschliesslich 1899 und gipfelt bei procentueller Theilung der Bruttoeinnahme darin, dass der Betriebsführer 60 % und die Eigenthümerin 40 % derselben erhält, doch hat der Erstere mindestens 3600 Mk. pro 1 km und demnach im Ganzen 419 256 Mk. zu beanspruchen, ehe auf die Eigenthümerin überhaupt etwas von der Bruttoeinnahme entfällt, und soweit die Gesammtbruttoeinnahme eines Jahres diese Stichsumme nicht erreicht, hat die Eigenthümerin die Fehlbeträge hieran aus ihren 40 % der späteren Jahre an den Betriebspächter nachzuzahlen, so dass sie selbst erst dann in eine Theilung der Bruttoeinnahme eintritt, wenn diese rückständigen Summen völlig beglichen sind. Sämmtliche Betriebsausgaben fallen dem Betriebspächter zur Last, die Dotirung der statutenmässigen Fonds dagegen ist Sache der Eigenthümerin. — Unbekümmert um den Betriebsvertrag und seine finanziellen Ergebnisse sind den Pr.-St.-Actien seitens der Emissionsbankhäuser Norddeutsche Bank in Hamburg, von Erlanger & Söhne in Frankfurt a. M. sowie Gebrüder Bethmann ebenda bis ult. 1890: 4 % feste Zinsen und den St.-Actien Lit. A seitens der Lokaleisenbahn-Betriebsgesellschaft in Hamburg bis ult. 1899: 3 % feste Zinsen garantirt. Letztere Garantie gründet sich auf den ursprünglichen Betriebsvertrag, ist aber dieser Gesellschaft trotz Rücktritts vom Betriebsvertrage zu Lasten verblieben, dagegen erhält sie für die Dauer des Betriebsvertrages, also gleichfalls bis 1899, von dem neuen Pächter als Deckung für diese Zinsgarantie und als Abstandsgeld für Rücktritt vom Betriebsvertrage eine jährliche Pauschalsumme von 65 750 Mk. — Nach dem Charakter des Betriebsvertrages ist die Eigenthümerin also nur bei den Bruttoeinnahmen interessirt, während der Betriebspächter Bachstein mit den Betriebsausgaben und mit der jährlichen Abfindungssumme an die Hamburger Gesellschaft zu rechnen hat.

Trotz der beträchtlichen Länge der Bahn und trotz des ihr zufallenden Durchgangsverkehrs von der Parchim-Ludwigsluster auf

die Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn ist dieselbe doch immer nur als Lokalbahn zu erachten, und da ihr Verkehr sich wesentlich nur auf Landwirthschaft und Viehzucht sowie auf kleinere Ortschaften gründet, so ist die dem Betriebsvertrage als Minimum zu Grunde gelegte kilometrische Bruttoeinnahme von 3600 Mk. eine immerhin hohe Forderung und in keinem der hier zu Bericht gezogenen Betriebsjahre 1885/88 erreicht worden, vielmehr ist sie in dieser Zeit trotz alljährlichen Steigens von 2307 Mk. erst bis auf 3033 Mk. angewachsen, und es ergiebt sich hieraus bis ult. 1888 ziffermässig eine Schuld der Eisenbahngesellschaft an den Betriebspächter in Höhe von 427 157 Mk., welche nach Lage der Verhältnisse vorläufig noch weiter wachsen dürfte und bis ult. 1889 in Wirklichkeit auch bereits auf 489 807 Mk. gestiegen ist. — Was nun die Verkehrsentwickelung betrifft, so ist der Personenverkehr von 128 586 Personen und 155 217 Mk. Einnahme in 1885 alljährlich und im Ganzen bis auf 156 983 Personen bezw. 161 215 Mk., der Güterverkehr von 35 589 Tonnen und 102 327 Mk. Transporteinnahme auf 75 348 Tonnen bezw. 175 612 Mk. und die Gesammtbruttoeinnahme von 268 873 Mk. auf 353 260 Mk. gestiegen. Letztere ist somit noch im besten Jahre um 65 996 Mk. hinter der vereinbarten Stichsumme zurückgeblieben und daher stets ganz dem Betriebspächter zugefallen. — Aber auch für diesen sind nach Abzug der angeblichen Betriebsausgaben, welche sich ziffermässig zwischen 217 234 Mk. in 1885 und 264 120 Mk. in 1886, im Verhältniss zu den Einnahmen aber zwischen 62,21 % in 1888 und 84,51 % in 1886 bewegt und im Durchschnitt 77,50 % betragen haben, in den drei ersten Jahren geringere Betriebsüberschüsse verblieben, als er selbst vertragsgemäss an die Hamburger Betriebsgesellschaft zu zahlen hat, das Jahr 1888 jedoch erbrachte ihm bereits einen Reingewinn. Ausserdem steht ihm conform obiger Berechnung aus dem Betriebe der vergangenen Jahre der Eisenbahngesellschaft gegenüber eine Forderung von 427 157 Mk. bezw. nach dem Stande ult. 1889 von 489 807 Mk. zu.

Da die Eigenthümerin aus ihrer Bahn überhaupt noch keine Einnahme erhalten konnte, so hat sie bislang die statutenmässigen Fonds nicht bilden können, und auch die Zinsgaranten mussten alljährlich mit den vollen Beträgen eintreten. Dementsprechend haben die St.-Actien Lit. A stets 3 %, und die Pr.-St.-Actien 4 % erhalten, während die Regierung mit ihren St.-Actien Lit. B leer ausgegangen ist. Für die St.-Actien Lit. A ist noch bis einschliesslich 1899 die gleiche Dividende garantirt, für die Pr.-St.-Actien erlischt die Garantie aber bereits mit dem Jahre 1890, und

so müssen diese sowohl wie die St.-Actien Lit. B zweifellos für lange Zeit auf jede Dividende verzichten. — Das bisherige Resultat des Pachtvertrages fasst sich nach Vorstehendem dahin zusammen, dass die Bahneigenthümerin bei sechsjährigem Betriebe aus ihrem Unternehmen noch nicht einen Pfennig erhalten hat, dass sie ihrem Betriebspächter schon jetzt 489 807 Mk. schuldet, dass sie die vorschriftsmässigen Rücklagen in die Fonds von 1885 an gerechnet nachbringen muss, dass für die Pr.-St.-Actien trotz der Zinsgarantie Dritter pro Jahr 1 % Dividende rückständig geblieben ist, dass aber der Betriebspächter ausser seiner schon jetzt alljährlichen Reineinnahme eine Forderung von 489 807 Mk. an die Bahneigenthümerin hat, und dass selbst der zurück getretene ursprüngliche Betriebspächter 15 Jahre hindurch einen Reingewinn von je 30 350 Mk. und im Ganzen von 455 250 Mk. erzielt!

„Solamen miseris, socios habuisse malorum.“
(Es ist ein Trost für die Unglücklichen, Leidensgenossen zu haben.)

Als historische Notiz bleibt noch zu erwähnen, dass die mecklenburgische Regierung bei ihren allgemeinen Verstaatlichungsprojecten 1889 auch mit der Mecklenburgischen Südbahn in diesbezügliche Verhandlungen trat, dass die Gesellschaft sich den Wünschen der Regierung auch geneigt zeigte, die Angelegenheit wegen der masslos hohen Forderung des Betriebspächters betreffs Lösung des Pachtvertrages sich aber zerschlug.

Der Stand der Betriebsmittel belief sich ult. 1888 auf 7 Locomotiven, 12 Personen- und 72 Lastwagen, und das Beamten- und Arbeiterpersonal zählte 112 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftiches. Der Sitz der Gesellschaft ist Parchim; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 1 180 000 Mk. St.-Actien Lit A, 1 328 000 Mk. St.-Actien Lit. B (Landesbeihülfe) und 3 500 000 Mk. Pr.-St.-Actien sämmtlich à 500 Mk. Aus dem der Gesellschaft von ihrem Antheil an der Bruttoeinnahme verbleibenden Ueberschuss erhalten — abgesehen von den Zinsgarantien — zuerst die Pr.-St.-Actien 5 % mit Recht auf Nachzahlung, hierauf die St.-Actien Lit. A 3 % gleichfalls mit Recht auf Nachzahlung und endlich die St.-Actien Lit. B bis 3 % ohne Recht auf Nachzahlung. Etwaiger weiterer Ueberschuss auf das ganze Actiencapital gleichmässig pro rata der Beträge. Hiernach ergiebt sich folgende Rangordnung der Dividendenscheine: 5 % an die Pr.-St.-Actien auf das laufende Jahr, 3 % an die St.-Actien Lit. A für das laufende Jahr, Nachzahlung der rückständigen Dividenden an die St.-Pr.-Actien, Nachzahlung desgl. an die St.-Actien Lit. A und dann erst bis 3 % an die St.-Actien Lit. B. Bei den Nachzahlungen rangiren in sich die ältesten Dividendenscheine zuerst. Unbekümmert um diese Bestimmungen erhalten die St-Actien Lit. A bis ult. 1899 aus der Zinsgarantie 3 %. Auszahlung der Dividenden spätestens vom 1. August ab; Verj. 4 Jahre nach Ft.; jede Actie aller Sorten 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche

Generalversammlung in der ersten Hälfte des Kalenderjahres. Bei Auflösung der Gesellschaft sind zunächst die Pr.-St.-Actien und nach diesen die St.-Actien Lit. A voll zu befriedigen, hierauf Nominalwerth auf Actien Lit. B, Rest unter alle Actien gleichmässig pro rata der Beträge. — Pr.-Obligationen nicht vorhanden. — Zahlstellen in Berlin: Delbrück, Leo & Co.; in Frankfurt a. M.: Gebrüder Bethmann und von Erlanger & Söhne; in Hamburg die Norddeutsche Bank. — Obligatorische Publicationsorgane: Der Deutsche Reichsanzeiger, die Mecklenburgischen Anzeigen, die Neustrelitzer Zeitung und der Hamburgische Correspondent. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ; Reservefonds mit $^1/_{10}$ % des Actiencapitals, aufzusammeln nach Ermessen des Ministeriums; Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des jährlichen Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Gesammtcapitals. Bis jetzt konnte noch keiner der Fonds gebildet werden, und es sind wie bei fast allen deutschen Bahnen die rückständigen Einlagen aus den Ueberschüssen späterer Jahre nachzubringen. — Besteuerung und Ankauf: Erstere nach dem mecklenburgischen Gesetz vom 22. Januar 1881 (s. Seite 81 und 86); Ankauf seitens jeder der beiden betheiligten Regierungen betreffs qu. Theilstrecken nach 30 Jahren ab Eröffnung vorbehalten gegen 25fachen Betrag des Reinertrages der letzten 5 Jahre oder gegen Erstattung des verwendeten Anlagecapitals abzüglich der Landesbeihülfe und des Minderwerths, je nach Wahl der Regierung. Ausserdem kann die Gesellschaft vom zuständigen Ministerium des Innern von Mecklenburg-Schwerin, welches auch das Oberaufsichtsrecht betreffs der in M.-Strelitz gelegenen Theilstrecke hat, zum Ausbau der Bahn zur Vollbahn veranlasst werden, event. muss sie bei Weigerung hierzu ihrerseits die Bahn gegen Erstattung des Anlagecapitals an einen anderen von der Regierung zu bezeichnenden Unternehmer käuflich abtreten oder gegen Gewährung einer von jener zu bestimmenden Rente zum Betriebe überlassen. — Börse: Pr.-St.-Actien in Berlin und Frankfurt a. M.; Cours ult. 1890: 30,50 %; St.-Actien nicht eingeführt. — Dividende pro 1889: Auf Grund der Garantien St.-Actien Lit. A 3 % und Pr.-St.-Actien 4 %; St.-Actien Lit. B 0 %.

Geographie. Die Bahn ist 116,46 km lang, liegt innerhalb des norddeutschen Tieflandes auf der mecklenburgischen Seenplatte und gehört der politischen Eintheilung nach von Parchim aus gerechnet mit 107,82 km dem Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin und in ihrer Endstrecke bei Neubrandenburg mit 8,64 km dem Grossherzogthum Mecklenburg-Strelitz an. Sie beginnt in Anlehnung an die Parchim-Ludwigsluster Privatbahn auf deren Bahnhofe Parchim, überbrückt kurz darauf die Elde, führt bei vorherrschend östlicher Richtung über Lübz und trifft dann auf den Eisenbahnknotenpunkt Karow. Hier schneidet sie die jetzt mecklenburgische Staatsbahnstrecke Güstrow-Plau, und ausserdem fällt hier von Nordwesten her die in mecklenburgischem Staatsbetrieb stehende Wismar-Karower Privatbahn ein. Nun tritt die hier zu behandelnde Bahn in das Seengebiet, führt nördlich des Plauer-, des Kolpiner- und des Müritzsees über Malchow, überbrückt den Jabelcanal und trifft am Nordende des Müritzsees auf den Eisenbahnknotenpunkt Waren, auf welchem sie die Lloydbahn Neustrelitz-Warnemünde schneidet, und wo ausserdem die mecklenburgische Staatsbahn nördlich von Malchin einfällt. Weiter führt sie über Penzlin, tritt hinter Mallin auf Strelitzer Gebiet, überbrückt die Tollense und trifft auf den Eisenbahnknotenpunkt Neubrandenburg, von wo aus sie in der Neubrandenburg-Friedländer Bahn Fortsetzung weiter nach Nordosten findet. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat auf 14 km Steigungen über 1 : 100 mit einem Maximum von 1 : 70 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Strassenbahnen
Mülhausen-Ensisheim-Wittenheim.

Geschichte. Seit Eröffnung der Bahnlinie Strassburg-Mülhausen-Basel in 1840/41 entlang dem Fusse der Vogesen war die alte Heerstrasse von Mülhausen über Ensisheim, Colmar und Markolsheim nach Strassburg verödet und die an dieser Strasse liegenden Ortschaften, wenngleich auch nur gegen 10 km von der nächsten Bahnstation entfernt, zeigten in ihrer Entwickelung einen merklichen Rückgang. Deshalb tauchte in den interessirten Kreisen Mülhausens der Gedanke auf, die fast brach liegende alte Rheinthalstrasse mit einer Bahn wieder zu beleben, hierdurch dem alten Städtchen Ensisheim zu neuem Aufschwung zu verhelfen und die in der Nähe von Mülhausen gelegenen Ortschaften in bequeme Verbindung mit der grossen Industriestadt zu bringen, damit die Bewohner jener, ohne ihre ländlichen Beziehungen aufgeben zu müssen, in dieser lohnenden Verdienst finden und die in der Stadt wohnenden Arbeiter ihren Wohnsitz nach ausserhalb verlegen könnten. Zur Ausführung solcher Bahnen bildete sich am 21. Juni 1884 unter der obigen Firma (ohne Zufügung des Wortes Gesellschaft) eine Actiengesellschaft behufs Erbauung schmalspuriger Eisenbahnen mit 1 m Spurweite von Mülhausen nach dem Städtchen Ensisheim und von Mülhausen nach dem Dorfe Wittenheim und erhielt unterm 4. August 1885 zu diesen beiden Linien seitens der Landesregierung die definitive Concession. Das Anlagecapital war auf 300 000 Mk. in Actien und 200 000 Mk. in 4procentigen Obligationen festgesetzt, doch sind von Letzteren bis jetzt nur 190 000 Mk. begeben worden. Ausserdem erhielt die Gesellschaft eine Landessubvention à fonds perdu im Betrage von 14 000 Mk. für jeden zur Ausführung gebrachten Kilometer. Die Ensisheimer Linie wurde sofort in Angriff genommen und 16,42 km lang am 22. Dezember 1885 eröffnet. Der Bau der Wittenheimer Linie dagegen verzögerte sich wegen eines erforderlichen Brückenneubaues und der Correction der Ill bei Illzach (seitens der Regierung) beträchtlich, so dass die 7,55 km lange Wittenheimer Linie erst am 27. August 1888 dem Verkehr übergeben werden konnte. Die Gesammtausdehnung des Unternehmens stellt sich somit auf 24,07 km und das gesellschaftsseitige Anlagecapital auf 490 000 Mk., mithin für 1 km auf 20 357 Mk. Einschliesslich der Landessubvention und der von Städten und Gemeinden geleisteten Beiträge beziffert sich der Gesammtaufwand aber auf rund 900 000 Mk.

Gegenüber der bei den Privateisenbahnen in Elsass-Lothringen mit Ausnahme der Kaysersberger Thalbahn durchweg bei Wahl der Firma in Anwendung gekommenen Bezeichnung „Strassenbahnen“ wollen wir auf das Seite 47 darüber Gesagte verweisen. Was in Altdeutschland Dampfstrassenbahnen sind, heisst in Elsass-Lothringen „Tramways“.

Der gesammte Betriebsdienst wurde von Anfang an der Gesellschaft „Tramways-Mülhausen“ gegen Bezahlung der geleisteten Zugkilometer übertragen, und zwar belief sich diese kilometrische Entschädigung ursprünglich auf 1 Mk., ist aber per 1. September 1888 auf 90 Pfennig für den Zugkilometer bei gewöhnlichen Zügen und auf 60 Pfennig bei Arbeitszügen herabgesetzt worden. Die Hauptseite des Verkehrs bildet vorläufig bei Weitem der Personenverkehr. In den beiden ersten vollen Betriebsjahren 1886 und — bei Abänderung des Geschäftsjahres in das Etatsjahr — 1887/88 wurden 191 368 bezw. 255 934 Personen befördert und hierfür 42 935 Mk. bezw. 49 691 Mk. vereinnahmt. Der Güterverkehr ging von 7802 Tonnen und 17 793 Mk. Transporteinnahme in 1886 in Folge Fortfalls einmaliger bedeutender Baumaterialientransporte auf 5269 Tonnen bezw. 13 954 Mk. herunter. Das Jahr 1888/89, innerhalb dessen die Wittenheimer Linie zur Eröffnung gelangte, wies 345 454 Personen, 9489 Tonnen Frachten mit 57 177 bezw. 19 874 Mk. Einnahme auf. Die Gesammtbruttoeinnahme erbrachte in den drei beregten Jahren 61 346 Mk., 64 743 Mk. und 78 246 Mk. Die Betriebsausgaben, innerhalb deren nur ganz geringe Beträge von einigen Hundert Mark über die an die Betriebsführer zu zahlenden kilometrischen Entschädigungen enthalten sind, erforderten 43 899 Mk., 56 467 Mk. und 60 316 Mk. = 71,56 %, 87,22 % und 77,09 % der Bruttoeinnahme. Bei der für die Eisenbahnverwaltungen von Altdeutschland ganz neuen Art des Betriebsvertrages sei hier noch besonders angeführt, dass die in den einzelnen Jahren an die Betriebsführer abgeführten Beträge für Leistung des Betriebes pro Bahnkilometer in 1886: 2650 Mk., in 1887/88, auf 12 Monat umgerechnet, 2733 Mk. und in 1888/89 unter Berücksichtigung, dass die Wittenheimer Strecke am 27. August eröffnet worden ist, 2747 Mk. betragen und so den Durchschnitt der kilometrischen Betriebsausgaben bei den Schmalspurbahnen gehalten haben.

Der hiernach verbliebene Ueberschuss ermöglichte die Betheilung des Actiencapitals mit je 3 % Dividende für 1886 und 1887/88 und mit 4 % pro 1888/89. Der Personenverkehr ist bereits auffallend gut entwickelt, und der Güterverkehr hat nach Anbahnung verkehrserleichternder Beziehungen mit den Reichseisen-

bahnen alle Aussicht auf Steigerung, so dass die Rentabilität der Bahn, welche bei dem geringen gesellschaftsseitigen Anlagecapital schon jetzt eine für eine Lokalbahn günstige ist, sicherlich noch steigen wird. Die Haupttransportartikel im Güterverkehr sind Steinkohlen und Wolle. — Noch bleibt zu erwähnen, dass die Gesellschaft neuerdings auch die Concession für die Linie Mülhausen-Burzweiler-Pfastatt erhalten hat, doch hat sie diese auf ihre betriebsführende Gesellschaft Tramways Mülhausen derartig übertragen, dass diese die neue Linie für eigene Rechnung baut und betreibt und bei Ablauf ihrer eigenen Concession per 1. Januar 1911 diese Strecke kostenlos an die hier in Rede stehende Gesellschaft der Strassenbahnen M.-E.-W. überweist. Vorläufig hat unsere Gesellschaft mit der neuen Strecke absolut nichts zu thun.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888/89 wie folgt: Erneuerungsfonds 3996 Mk., Bilanzreservefonds 2033 Mk. An eigenen Betriebsmitteln hatte die Gesellschaft zu demselben Zeitpunkt 4 Locomotiven, 15 Personen- und 23 Lastwagen. Das Beamten- und Arbeiterpersonal bezifferte sich auf 22 Köpfe, doch stehen die hier mit inbegriffenen Betriebsbeamten im Dienst der Tramways Mülhausen.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Mülhausen im Elsass; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital ult. 1890: 300 000 Mk. Actien à 500 Mk.; jede Actie 1 Stimme, Maximalstimmrecht 100 Stimmen; ordentliche Generalversammlung alljährlich im Mai. Dividendenzahlung spätestens vom 1. Juli ab; Verj. 5 Jahre nach Ft. Nach beendigter Amortisation der Obligationen ist, mit Rücksicht auf die zeitlich beschränkte Concession und den Heimfall der Bahnanlage an das Land ohne Entschädigung, Amortisation auch der Actien vorgesehen, Näheres hierüber aber noch nicht bestimmt. — Obligationen ult. 1890: 190 000 Mk. in Stücken à 1000 Mk.; Zf. 4 %; Zt. 31. 3. und 30. 9.; Tilgung erst von 1893 ab, nach später festzustellendem Tilgungsplan. Verj. der Zinsen 5 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres der Ft. und später der ausgeloosten Stücke 5 Jahre nach Ausl. — Zahlstelle nur die Kasse der Tramways Mülhausen. — Obligatorische Publicationsorgane: Der Deutsche Reichsanzeiger, die Neue Mülhauser Zeitung und der in Mülhausen erscheinende Express. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds in den ersten 5 Jahren mit je 100 Mk., in den folgenden 5 Jahren mit je 200 und später mit je 300 Mk. pro 1 km, aufzusammeln bis auf 6000 Mk. pro 1 km. Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des jährlichen Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Anlagecapitals. Besteuerung und Ankauf: Genau wie bei der Kaysersberger Thalbahn, s. Seite 1153, unter sachgemässer Abänderung des Datums vom Ablauf der Concession. — Börse: Weder Actien noch Obligationen eingeführt. — Dividende pro 1889/90: $4^1/_2$ %.

Geographie. Beide Linien liegen in der oberrheinischen Tiefebene und gehören der politischen Eintheilung nach dem Bezirk Oberelsass an. Beide Strecken beginnen in der Stadt Mülhausen bei der Hauptpost in der Hoffnung-

strasse und verfolgen bei paralleler Lage nördliche Richtung. Die 16,43 km lange Ensisheimer Linie bewegt sich hierbei auf dem rechten Ufer des Illflusses und die 7,55 km lange Wittenheimer Linie auf dem linken Ufer desselben und enden in Ensisheim bezw. Wittenheim ohne jede Fortsetzung. Beide sind als Schmalspurbahnen mit 1 m Spurweite gebaut, haben zusammen nur auf 1,79 km eigenes Planum und werden innerhalb der Ortschaften mit 5 Minuten Fahrgeschwindigkeit pro 1 km, auf freier Strecke aber mit 3 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 42, jedoch nur auf eine Strecke von 90 m.

München-Wolfratshausen

siehe Lokalbahn-Actiengesellschaft in München Seite 1181.

Murgthal - Eisenbahn.

(Rastatt - Gernsbach.)

Geschichte. Im Grossherzogthum Baden standen sich Ende der fünfziger Jahre die Projecte einer Kinzigthalbahn (Offenburg-Hausach) und einer Murgthalbahn gegenüber; die grossherzogliche Regierung entschied sich für den Bau der Ersteren und bald darauf auch zur Ausführung der an diese anschliessenden Schwarzwaldbahn. Bei den hohen Anlagekosten der Letzteren schwand für die Interessenten der Linie durch das Murgthal auf längere Zeit die Aussicht auf Verwirklichung ihres Projectes seitens des Staats, und so bemühte man sich unter Führung der Stadt Gernsbach um Herstellung der beregten Linie durch eine Actiengesellschaft. Für eine derartige Lokalbahn in einfacher Bauausführung war das Anlagecapital schon 1863 gesichert, doch verlangten die zuständigen Behörden die Herstellung ganz in Art der Hauptbahnen, und so vergingen noch mehrere Jahre, bis das nun erforderliche Anlagecapital zusammen gebracht war. Hierauf erfolgte unterm 12. Mai 1866 das formelle Gesetz auf Ueberlassung der in Rede stehenden Bahn von Rastatt (Station der Linie Mannheim-Basel) nach Gernsbach an Privatunternehmer; am 2. März 1867 constituirte sich die Actiengesellschaft mit einem Anlagecapital von 616 000 Gulden, an dem sich auch der Domänenfiscus, die Städte Rastatt und Gernsbach und 11 ländliche Gemeinden betheiligten, und am 22. April desselben Jahres erhielt sie die definitive Concession. Der in eigene Regie übernommene Bau konnte wegen langwieriger Verhandlungen bei Bearbeitung der Detailpläne erst am 24. Juli 1868 beginnen und die 14,98 km lange Linie am 1. Juli 1869 eröffnet werden. Den Betrieb übernahm von Anfang an die Staatsbahn-

verwaltung unter Gestellung von Beamten und Betriebsmitteln für 55 % der Bruttoeinnahme, doch wurde dieser Betriebsüberlassungsvertrag auf Ansuchen der Gesellschaft per 1. Januar 1879 in einen wirklichen Pachtvertrag dahin geändert, dass die Gesellschaft nunmehr 4 % des verwendeten (nicht des begebenen) Anlagecapitals und ferner für ihre inneren Verwaltungskosten sowie zur Dotirung des Reservefonds noch besonders 3500 Mk. jährlich erhalten sollte. Der erste Vertrag hatte nämlich eine für die Gesellschaft sehr empfindliche Nebenbedingung enthalten; sie musste nicht allein von ihren 45 % den Ueberschuss über eine 4procentige Verzinsung des Baucapitals an die Staatsbahnverwaltung abgeben, sobald die von Letzterer ihr in Rechnung gestellten buchmässigen Betriebsausgaben durch die der Staatsverwaltung zufallenden 55 % nicht Deckung fanden, sondern blieb überdies für die erwachsenen buchmässigen Betriebsdefizits bedingungsweise verpflichtet. Von den bisher behandelten badischen Pachtbahnen, Denzlingen-Waldkirch s. S. 307, Freiburg-Altbreisach s. S. 317, Heidelberg-Speyer s. S. 1114, Karlsruhe-Maxau s. S. 1148 und Lahrer Eisenbahn s. S. 1175, wissen wir aber bereits, dass die Berechnung der Betriebsausgaben meist über die Gebühr hoch ausfällt, und so blieben trotz guter Bruttoeinnahmen nicht allein die Dividenden meist hinter 4 % zurück, sondern es hatte sich auch das buchmässige Defizit der Staatsbahnverwaltung bis einschliesslich 1878 auf 214 857 Mk., also fast auf ¼ des gesellschaftsseitigen Actiencapitals angesammelt. Wohl enthält auch der neue Pachtvertrag die Bestimmung, dass unbekümmert um die vereinbarten Pachtsätze von 4 % plus 3500 Mk. die Gesellschaft nicht mehr als 45 % der Jahresbruttoeinnahme zu erhalten habe, bei dem allmählichen Anwachsen dieser blieben indes die nach vorstehenden Sätzen zutreffenden ziffermässigen Beträge stets unter 45 % der Bruttoeinnahme, so dass die Gesellschaft auch stets die eigentlichen Pachtsätze erhalten konnte. Des Weiteren aber sollte der Zuschuss von 3500 Mk. fortfallen, sobald der Reservefonds die statutenmässige Maximalhöhe von 50000 Mk. erlangt habe, und da 1886 dieser Fall eingetreten ist, so bekommt die Gesellschaft seit 1887 nur noch 4 % des aufgewendeten Anlagecapitals. Dieses war 1879 bei Abschluss des neuen Vertrages auf 1 050 186 Mk. normirt worden und ist bis 1888 auf 1 053 947 Mk. angewachsen, so dass die ziffermässige Pachtsumme Anfangs incl. Zuschuss 45 500 Mk. betrug und sich seit 1887 auf 42 158 Mk. beläuft. Da nun das begebene Actiencapital nach Convertirung auf Markwährung nur 1 000 000 Mk. beträgt, so wäre seit 1879 die Vertheilung einer Jahresdividende von mehr als 4 % möglich

gewesen, indes hat die Gesellschaft stets nur 4 % ausgezahlt und den verbleibenden Ueberschuss zur Bildung eines Specialreservefonds verwendet, um in schlechten Jahren, in welchen sie etwa rücksichtlich der als Pachtmaximum vereinbarten 45 % der Bruttoeinnahme zu wenig ausbezahlt erhielte, mit Hülfe dieses Fonds die Dividende ergänzen zu können. Da jetzt eine derartige Gefahr kaum noch vorliegt, so ist dieser Fonds 1887 aber aufgelöst und dessen Vermögen dem gesetzlichen Bilanzreservefonds zugeführt worden. Noch bleibt hier hervor zu heben, dass die Gesellschaft bei Abschluss des neuen Vertrages von der Ersatzpflicht des buchmässigen Betriebsdefizits von 214 857 Mk. frei gesprochen worden ist. Der neue Pachtvertrag läuft vorläufig bis zum 1. Juni 1894.

Was nun die Gestaltung und allmähliche Entwickelung des Verkehrs anbelangt, so setzte in dem ersten vollen Betriebsjahre 1870 der Personenverkehr mit 45 922 Mk. ein, ist von Jahr zu Jahr bis auf 71 707 Mk. in 1876 gestiegen und hat damit das bisherige Maximum erreicht; in den folgenden Jahren ging er bis auf 55 475 Mk. herunter, ist seit 1883 aber wieder regelmässig gewachsen und hat in dem letzten zu Bericht gezogenen Jahre 1888 eine Einnahme von 67 648 Mk. erbracht. Bis zum Jahre 1881 hat er finanziell unverändert die wichtigere Seite des Verkehrs gebildet, ist seitdem aber alljährlich durch den Güterverkehr, welcher durch das berühmte Hüttenwerk Gaggenau befruchtet wird, überflügelt worden. Dieser Letztere stieg von 23 740 Mk. in 1870 bis auf 65 545 Mk. in 1876, ging dann ebenfalls bis auf 52 831 Mk. in 1880 herunter, ist seitdem aber alljährlich bis auf 91 659 Mk. in 1888 gewachsen. Der Personenverkehr hat hiernach die Grenze der Entwickelung bereits erreicht und ist Schwankungen unterworfen, während der Güterverkehr sich in fortdauernder Steigerung befindet. Die Gesammtbruttoeinnahmen setzten mit 71 606 Mk. in 1870 ein und hatten sich, den einzelnen Verkehrszweigen entsprechend, bis auf 139 483 Mk. in 1876 entwickelt, sind dann bis auf 111 786 Mk. in 1880 gesunken, von da ab jedoch wieder ununterbrochen bis auf 163 143 Mk. in 1888 angewachsen. Bei den Betriebsausgaben war die Gesellschaft nur innerhalb der Gültigkeitsdauer des ersten Betriebsüberlassungsvertrages interessirt, und in dieser Zeit hatten dieselben gegenüber der Bruttoeinnahme buchmässig zwischen 53,98 % in 1870 und 84,55 % in 1878 geschwankt; trotz der Unzufriedenheit der Gesellschaft hatte die staatsseitige Berechnungsart solche exorbitante Verhältnisszahlen wie bei den vorstehend aufgeführten anderen badischen Pachtbahnen also nicht gezeitigt. Seit 1879 ist die Gesellschaft bei den Betriebsausgaben

überhaupt nicht mehr interessirt, doch möge hier trotzdem angeführt sein, dass seit Eintritt des neuen Pachtvertrages in 1879, mit welchem sich Einführung des Secundärbetriebes am 15. Mai 1879 deckt, dieselben sich zwischen 78,36 % in 1879 und 60,79 % in 1887 bewegt haben. Das finanzielle Endresultat für die Gesellschaft, d. h. die an dieselbe herausgezahlten Beträge schwankten während der Dauer des ersten Betriebsüberlassungsvertrages zwischen 32 950 Mk. in 1870 und 56 203 Mk. in 1874, bezw. in Prozenten des Anlagecapitals zwischen 3,44 % in 1875 und 5,41 % in 1874; während des jetzt gültigen Pachtvertrages haben dieselben von 1879 bis 1884 ziffermässig 45 500 Mk. = 4,35 % betragen, haben sich dann aber wegen Fortfalls des Extrazuschusses von 3 500 Mk. verringert und betragen seitdem nur noch 4 % des verwendeten Anlagecapitals. Die in den einzelnen Jahren zur Vertheilung gekommenen Dividenden betrugen:

pro	1869 (1/2 Jahr)	70	71	72	73	74	75	76	77	78
	3,40	3,10	3,66	4,16	5	3,80	3,50	3,33	4,20	5,30 %
pro	1879	80	81	82	83	84	85	86	87	88
	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4 %.

Inhaltlich des gegenwärtigen Pachtvertrages, welcher, wie schon angegeben, vorläufig noch bis zum 1. Juni 1894 läuft, ist den Actien eine Dividende von mindestens 4 % gesichert, aber, wie schon weiter oben erklärt, auch die Vertheilung einer etwas höheren möglich.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888, wie folgt: Reservefonds 50 000 Mk., Bilanzreservefonds 1135 Mk. Eigene Beamte und Betriebsmittel hat die Gesellschaft nicht.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Gernsbach; dieselbe wird nur durch den Verwaltungsrath repräsentirt; das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 1 000 000 Mk. Actien à 2000, 1000, 300 und 200 Mk. Der Actienbesitz von 1000 bis 5000 Mk. giebt 1 Stimme, über 5000 bis 10 000 zwei Stimmen und weiter je 5000 Mk. 1 Stimme; eigenes Maximalstimmrecht 20 Stimmen und in Vertretung nochmals 20 Stimmen; die alljährliche ordentliche Generalversammlung und die Auszahlung der Dividende richtet sich nach der Abrechnung mit der Generaldirection der badischen Staatseisenbahnen. Verj. der Dividenden 5 Jahre nach Ft. — Pr.-Obligationen nicht vorhanden. — Zahlstelle nur die Gesellschaftskasse in Gernsbach. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Karlsruher Zeitung, Rastatter Wochenblatt. — Dotirung der Fonds: Reservefonds mit 50 000 Mk. bereits voll; Bilanzreservefonds mit 1/20 des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Grundcapitals. — Besteuerung, Ankauf etc.: Die Gesellschaft ist zu Staats- und Gemeindesteuern nicht herangezogen. Die Concession ist zeitlich beschränkt und erstreckt sich auf 80 Jahre vom Tage der Concessionsertheilung an, d. h. bis zum 22. April 1947; die Gesellschaft hat sich jedoch inhaltlich der Statuten zunächst nur auf 25 Jahre

vom Tage der Betriebseröffnung an, mithin bis 1. Juni 1894 gebildet. Ein Jahr vor Ablauf dieser Zeit hat die Generalversammlung über Erneuerung oder Liquidation der Gesellschaft zu beschliessen. Für letzteren Fall hat sich die Regierung das Recht vorbehalten, die Bahn gegen Erstattung des Anlagecapitals ohne jeden Abzug, bei Fortbestehen der Gesellschaft aber nach 1894 jederzeit wiederum unter Berechnung des Anlagecapitals, in diesem Fall jedoch unter Abzug des Minderwerths der Bahnanlagen käuflich für sich zu erwerben. Hierbei versteht sich als Anlagecapital nicht das von der Gesellschaft begebene, sondern das wirklich aufgewendete Capital. — Börse: Die Actien sind nicht eingeführt. — Dividende pro 1889: 4 %.

Geographisch ist die Bahn bereits auf Seite 565 unter A 9. behandelt.

Murnau-Partenkirchener Eisenbahn

siehe Lokalbahn-Actiengesellschaft in München Seite 1179.

Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn.

Geschichte. Im lokalen Interesse der im östlichen Theil des Grossherzogthums Mecklenburg-Strelitz gelegenen Stadt Friedland bildete sich mit Concession vom 29. April 1884 eine besondere Actiengesellschaft zur Erbauung einer normalspurigen Secundärbahn von dem Eisenbahnknotenpunkt Neubrandenburg nordöstlich nach Friedland. Die Bauausführung einschliesslich Beschaffung der Betriebsmittel erfolgte durch den Eisenbahnunternehmer Bachstein in in Berlin in Generalentreprise und die Eröffnung der Bahn mit provisorischem Bahnhofe in Neubrandenburg am 5. November 1884, die Einführung derselben in den Bahnhof der Mecklenburgischen Südbahn daselbst jedoch erst am 20. Oktober 1885. Die hiernach sich ergebende Baulänge beträgt 25,63 km. — Das gesellschaftsseitige Anlagecapital war ursprünglich auf 245 000 Mk. St.-Actien Lit. A und 637 000 Mk. Pr.-St.-Actien festgesetzt, musste dann aber wegen der gedachten Verlängerung der Bahn um rund 2 km auf 253 000 Mk. bezw. 747 000 Mk. erhöht werden. Hierzu trat noch eine Landesbeihülfe von zuerst 490 000 Mk., die dann auf 507 000 Mk. erweitert wurde, und für welche der Regierung St.-Actien Lit. B in gleichem Betrage ausgehändigt worden sind. Das gesammte Anlagecapital stellt sich somit jetzt auf 1 507 000 Mk. und für 1 km auf 58 798 Mk. Hiervon war die Bauausführung mit 1 447 000 Mk. bezahlt worden, wobei jedoch der Grunderwerb durch die Gesellschaft selbst noch besonders besorgt worden war. Auch der Betrieb ist, und zwar zunächst auf die Dauer von 15 Jahren vom Tage der ersten Eröffnung an, also bis Ende 1899,

an den Eisenbahnunternehmer Bachstein verpachtet. Derselbe hat für Besorgung des Betriebes und alle mit diesem verbundenen Leistungen und Ausgaben pro 1 km Bahnlänge 5998 Mk., mithin im Ganzen 153 729 Mk. aus den jährlichen Bruttoeinnahmen zu erhalten, seinerseits aber an die Gesellschaft zu 5 % Verzinsung der Pr.-St.-Actien und 3 % der St.-Actien Lit. A 44 940 Mk., zur Dotirung des combinirten Erneuerungs- und Reservefonds mit 300 Mk. pro 1 km und zur Bestreitung der Verwaltungkosten der Gesellschaft mit 100 Mk. pro 1 km, zusammen 10 024 Mk., Alles in Allem also 54 964 Mk. als Pacht zu zahlen. (Diese Summen gründen sich auf die jetzige Gesammtlänge der Bahn, während sie bis zum 20. Oktober 1885 entsprechend der Längendifferenz von 2,05 km geringer waren.) Soweit die vereinbarte Stichsumme von 5998 Mk. pro 1 km bezw. von 153 729 Mk. im Ganzen in den Jahresbruttoeinnahmen nicht erreicht wird, bleibt die Gesellschaft mit den Bruttoerträgen späterer Jahre über je 153 729 Mk. dem Betriebspächter gegenüber haftbar. — In Wirklichkeit ist aber bislang in keinem einzigen Jahre auch nur die Hälfte dieser Stichsumme erzielt worden, vielmehr betrug das Maximum der Bruttoeinnahme nur 63 013 Mk. in 1886. Hiernach haben die St.-Actien Lit. A und die Pr.-St.-Actien von Beginn der Dividendenberechtigung, d. h. vom 1. November 1885, an allerdings die durch den Pachtvertrag ihnen gesicherte Dividende von 3 bezw. 5 % alljährlich erhalten, dafür ist aber der Gesellschaft aus den Fehlbeträgen an der vereinbarten Stichsumme der Bruttoeinnahme alljährlich eine bedeutende Schuldenlast dem Betriebspächter gegenüber erwachsen. Dieselbe belief sich ult. 1888 auf 323 573 Mk. und wird der Lage der Verhältnisse nach wohl noch weiter steigen, für die spätere Zukunft jedoch gestalten sich die Aussichten günstiger, da inzwischen in Friedland eine Zuckerfabrik angelegt worden ist, und ferner der Weiterbau von Friedland nordöstlich nach Ducherow (Station der preussischen Staatsbahnlinie Pasewalk-Stralsund und Ausgangspunkt einer Zweigbahn nordöstlich nach Swinemünde) bereits den Gegenstand von Verhandlungen bildet, wodurch in den Linien Ducherow-Friedland-Neubrandenburg-Parchim-Ludwigslust-Hagenow-Hamburg-Bremen eine directe kürzeste Verbindung von dem Ostseehafen Swinemünde nach den beiden nordischen Handelsmetropolen geschaffen werden würde. Der bisherigen Verkehrsgestaltung gegenüber ist die Pachtsumme eine sehr hohe, so dass für den Betriebspächter die vorläufigen Resultate nicht günstig sind. Nur das Jahr 1885, gegen dessen Ende die Actien erst dividendenberechtigt wurden, und für welches in Folge dessen der hierauf entfallende Theil

des Pachtbetrages nur 7490 Mk. ausmachte, hat ihm einen Reingewinn von 8964 Mk. erbracht, während die erste Betriebsperiode in 1884 ein definitives Betriebsdefizit von 2688 Mk. ergeben hatte und die drei späteren Jahre 1886/88 seinerseits Zuschüsse von je über 30 000 Mk. erforderten. Alles in Allem hat er bis einschliesslich 1888 bei dieser Bahn 92 268 Mk. zusetzen müssen, wobei aber nicht zu vergessen, dass er aus dieser Zeit an die Gesellschaft wie vorstehend entwickelt eine erheblich höhere Forderung hat.

Der Verkehr der Bahn gründet sich nur auf kleinere Ortschaften und auf Landwirthschaft, denn selbst in der Stadt Friedland ist die anderweitige Gewerbthätigkeit vorläufig nur gering. In Folge dessen bildet der Personenverkehr bei Weitem noch die Haupteinnahmequelle. Derselbe ist von 31 707 Personen mit 30 391 Mk. Einnahme in 1885 auf 36 025 Personen bezw. 32 443 Mk. in 1888 gestiegen, während der Güterverkehr von 14 132 Tonnen und 27 813 Mk. Transporteinnahme in 1885 auf 11 974 Tonnen bezw. 24 642 Mk. in 1888 herunter gegangen ist; doch wollen wir diesem ungünstigen Resultat gegenüber vorgreifend erwähnen, dass das Jahr 1889 erheblich besser abgeschlossen hat. Die Gesammtbruttoeinnahme schwankte zwischen 57 627 Mk. in 1887 und 62 396 Mk. in 1886, bezw. pro 1 km zwischen 2248 und 2523 Mk. Die Betriebsausgaben bewegten sich zwischen 38 667 und 42 880 Mk. bezw. zwischen 64,25 % und 70,77 % der Bruttoeinnahme und der Betriebsüberschuss dementsprechend nur zwischen 17,707 Mk. und 22 302 Mk., während, wie schon gesagt, die Pacht einschliesslich Dotirung der Fonds 55 192 Mk. erfordert.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888, wie folgt: Erneuerungsfonds 18 784 Mk., Reservefonds 4532 Mk. An Betriebsmitteln waren zu demselben Zeitpunkt 2 Locomotiven, 4 Personen- und 18 Lastwagen vorhanden; das Beamten- und Arbeiterpersonal zählte 21 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Friedland in Mecklenburg; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 253 000 Mk. St.-Actien Lit. A, 507 000 Mk. St.-Actien Lit. B und 747 000 Mk. Pr.-St.-Actien, sämmtlich in Stücken zu 1000 Mk. Dividendenberechtigung und der Zahlungsmodus hierbei, Verhältniss der Actiensorten untereinander bei Auflösung der Gesellschaft, Dividendenzahlung und Verjährung sowie Stimmrecht genau wie bei der Mecklenburgischen Südbahn (s. S. 1197), nur dass hier beide Zinsgarantien bis einschliesslich 1899 laufen. Ordentliche Generalversammlungen zwischen 1. 4. und 30. 6. — Pr.-Obligationen nicht vorhanden. — Zahlstelle: Vorstandskasse in Friedland. — Obligatorische Publicationsorgane: Der Deutsche Reichsanzeiger, die Mecklenburgischen Anzeigen und die Neustrelitzer Zeitung. — Dotirung der

Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ; Reservefonds mit $^{1}/_{10}$% des Actiencapitals; Bilanzreservefonds mit $^{1}/_{20}$ des Reingewinns und aufzusammeln auf 10% des Gesammtcapitals. — **Besteuerung, Ankauf** etc.: Erstere nach dem auch für Mecklenburg-Strelitz adoptirten Gesetz von Mecklenburg-Schwerin vom 22. Januar 1881 (siehe Seite 81 und 86). Ankauf, Umbau zur Vollbahn und Betriebsüberlassung wie auf Seite 86 angegeben. — **Börse**: Nicht eingeführt. — **Dividende pro 1889**: St.-Actien Lit. A 3%, Pr.-St.-Actien 5% auf Grund der Zinsgarantie; St.-Actien Lit. B 0%.

Geographie. Die Bahn ist 25,63 km lang, gehört der politischen Eintheilung nach ganz dem Grossherzogthum Mecklenburg-Strelitz an und liegt innerhalb des norddeutschen Tieflandes auf der mecklenburgischen Seenplatte. Sie beginnt auf dem Bahnhofe Neubrandenburg der Mecklenburgischen Südbahn, und führt in nordöstlicher Richtung ohne Berührung nennenswerther Zwischenstationen und ohne wesentliche Terrainhindernisse bis zur Stadt Friedland, wo sie ohne weitere Fortsetzung endet. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat auf 4 km Steigungen über 1:100 mit einem Maximum von 1:75 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Neuenmarkt-Bayreuther Eisenbahn.

Geschichte. Da bei der ersten Anlage der bayerischen Staatsbahnen die Stadt Bayreuth nicht mit in das Schienennetz gezogen worden war, beschloss diese, zur Wahrung ihrer bereits gut entwickelten Industrie auf eigene Kosten eine Eisenbahn von Bayreuth nördlich nach der Station Neuenmarkt der 1848 eröffneten Linie Nürnberg-Lichtenfels-Hof herzustellen, und erhielt hierzu unterm 9. Februar 1852 die Concession. Von dem auf 1 115 300 fl = 1 885 714 Mk. festgesetzten Anlagecapital lieh die königliche Bank in Nürnberg hypothekarisch den Betrag von 800 000 fl. zu $4^{1}/_{2}$% Zinsen und gab ihrerseits in gleichem Betrage $4^{1}/_{2}$procentige Partialobligationen aus, den Rest aber beschaffte die Stadt selbst durch Anleihen aus städtischen und Stiftungskassen. Der Bau wurde am 1. Oktober 1852 unter staatsseitiger Leitung in Angriff genommen und die 20,95 km lange Linie am 28. November 1853 dem Verkehr übergeben. Den Betrieb übernahm von Eröffnung an die Staatsbahnverwaltung unter Gestellung der Betriebsmittel pachtweise gegen Zahlung von jährlich 55 000 fl. = 94 286 Mk. Dieser Betrag repräsentirt die Jahreszinsen der aufgenommenen Anleihen und diejenige Amortisationsquote, welche zur Tilgung dieser bis 1899 erforderlich ist, zu welchem Zeitpunkt die Bahn ohne weitere Entschädigung in das Eigenthum des bayerischen Staats übergeht. Derselbe behielt sich übrigens das Recht vor, die Bahn auch schon vor dieser Zeit gegen Zahlung des noch nicht

amortisirten Capitalbetrages käuflich für sich zu erwerben, hat hiervon bis jetzt jedoch keinen Gebrauch gemacht.

Geschäftliches. Die Bahn ist Eigenthum der Stadt Bayreuth; besondere Fonds werden für dieselbe nicht geführt. Die seitens der königlichen Bank in Nürnberg auf Grund ihrer Hypothekenforderung ausgegebenen Partialobligationen lauten auf 500 fl.; Zf. $4^1/_2$%; Zt. 1. 3. und 1. 9.; Tilgung mit $^1/_2$% plus Zinszuwachs; Ausl. am 1. 12. auf 1. 3. mit Zinsen bis 1. 3.; Verj. der Zinsen 5 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke nach 30 Jahren. In Umlauf ult. 1890: 278000 fl. — Börse: Die Obligationen sind unter der Bezeichnung „Eisenbahnobligationen der königlichen Bank“ an der Münchener Börse eingeführt. Cours ult. 1890: 104,80 %.

Geographisch ist die Bahn bereits bei den bayerischen Staatsbahnen als Theil der Linie Neuenmark - Bayreuth - Schnabelwaid auf Seite 603 unter IIb. behandelt.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Geschichte. Im lokalen Interesse des dicht bevölkerten, landwirthschaftlich reich entwickelten und besonders durch Zuckerfabriken sowie Thonwaarenindustrie befruchteten Landstrichs (Magdeburger Börde) zwischen den Eisenbahnlinien Magdeburg-Oebisfelde und Magdeburg-Eilsleben-Helmstedt bildete sich mit Concession vom 5. Juli 1886 eine neue Actiengesellschaft behufs Erbauung einer normalspurigen Secundärbahn von der Station Neuhaldensleben der Oebisfelder Linie südwestlich nach der Station Eilsleben der Helmstedter Linie. Das Anlagecapital wurde auf 1175000 Mk. St.-Actien Lit. A (den Pr.-St.-Actien der älteren Bahnen entsprechend) und 1200000 Mk. St.-Actien Lit. B festgesetzt, Bauausführung und Beschaffung der Betriebsmittel dem Eisenbahnunternehmer Bachstein in Generalentreprise übertragen und die 31,71 km lange Linie, bei Eröffnung einer Theilstrecke am 17. Oktober 1887, am 3. November 1887 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Hierbei hatte sich aber eine Ueberschreitung des Voranschlages ergeben; zur Deckung der dadurch entstandenen schwebenden Schulden, zur Vervollständigung der Stationsanlagen sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel nahm die Gesellschaft mit Privileg vom 11. März 1889 eine 4 procentige Anleihe von 500000 Mk. auf. Demnach stellt sich das Gesammtanlagecapital auf 2875000 Mk. und für 1 km auf 90551 Mk. Den Betrieb übernahm in einem sogenannten Betriebsgarantievertrage gleichfalls der Eisenbahnunternehmer Bachstein und zwar zunächst bis zum 1. April 1901. Derselbe erhält die sämmtlichen Einnahmen aus Betrieb und Verwaltung der Bahn und hat seinerseits die Betriebsausgaben, die Steuern, die Kosten aus Schäden und Unfällen zu bestreiten.

Erneuerungs-, Specialreserve- und Bilanzreservefonds zu dotiren, seit Aufnahme der Anleihe diese mit zusammen 22 500 Mk. zu verzinsen und zu amortisiren, der Gesellschaft zur Deckung ihrer eigenen Verwaltungsunkosten 4000 Mk. und ferner als statutenmässige Dividende von $4^1/_2$ % an die bevorzugten St.-Actien Lit. A den Betrag von 52 875 Mk. zu zahlen. Diese Bedingungen verstehen sich bei einer Jahresbruttoeinnahme bis zu 258 700 Mk. herauf. Bei einer höheren Bruttoeinnahme erhält die Gesellschaft von dem Mehrbetrag zunächst zwei Dritttheile und bei einer Bruttoeinnahme über 339 700 Mk. von diesem neuen Mehrbetrage noch die Hälfte. Dagegen bleibt sie für die Fehlbeträge an 258 700 Mk. Bruttoeinnahme nebst $4^1/_2$ % Jahreszinsen dem Betriebsgaranten mit ihrem Antheil aus den Mehrbeträgen späterer Jahre haftbar. Hierin liegt der Schwerpunkt des Vertrages, denn diese Stichsumme bedeutet eine kilometrische Bruttoeinnahme von 8158 Mk., eine an eine Lokalbahn ganz bedeutende Anforderung, und in Wirklichkeit sind auch noch in dem letztabgeschlossenen Geschäftsjahr 1889/90 die Bruttoeinnahmen um 26 485 Mk. gegen diese Stichsumme zurück geblieben. Immerhin hat der Verkehr sich schon jetzt gut gestaltet, denn er wies in dem ersten vollen Geschäftsjahr 1888/89 an beförderten Personen 76 741 und an Gütertransporten 151 947 Tonnen mit 40 734 Mk. bezw. 158 343 Mk. und eine Gesammtbruttoeinnahme von 209 403 Mk. = 6603 Mk. pro 1 km auf. Die Bruttoeinnahme der ersten $5^1/_2$ monatlichen Betriebsperiode 1887/88 hatte 71 402 Mk. betragen, und so verblieb gegen die vorerwähnte Jahresstichsumme aus 1887/88 ein Fehlbetrag von 45 544 Mk. und aus 1888/89 ein solcher von 49 297 Mk. Demnach beläuft sich bis ult. 1888/89 die bedingungsweise Schuld der Gesellschaft an den Betriebsgaranten bereits auf 94 841 Mk. Capital plus $4^1/_2$ % Jahreszinsen. Dieser, welcher vor Allem auch mit den Betriebsausgaben zu rechnen hat, die in 1887/88 mit 63 752 Mk. 89,28 % der Bruttoeinnahme und in 1888/89 mit 159 215 Mk. 76,03 % derselben absorbirten, musste zur Erfüllung seiner Zahlungsverbindlichkeiten der Gesellschaft gegenüber für 1887/88 den Betrag von 22 367 Mk. und für 1888/89: 19 558 Mk., im Ganzen also für die hier zu Bericht gezogene Betriebszeit 41 925 Mk. zuschiessen. Da er sich bei dieser Bahn die in Rede stehende Betriebsschuld von der Gesellschaft aber auch noch verzinsen lässt, so kann sein Defizit dieser seiner Forderung unmittelbar gegenüber gestellt werden, und es ergiebt sich danach aus der anderthalbjährigen Betriebsperiode für den Betriebsgaranten ein definitiver Gewinn von 52 916 Mk. — Wie wir bereits gesehen haben, hat hier der Güterverkehr von

Anfang an als Hauptseite des Verkehrs eingesetzt. Dabei ist zu bemerken, dass für diesen die Bahn als Durchgangsroute, vorläufig allerdings nur mit geringeren Transporten, benutzt wird, während dies betreffs des Personenverkehrs nicht der Fall ist. — Nach Lage des Pachtvertrages haben die bevorzugten St.-Actien Lit. A für 1887/88 und 1888/89 die statutenmässige Dividende von 4½ % erhalten, während die St.-Actien Lit. B in beiden Jahren leer ausgingen.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888/89 wie folgt: Erneuerungsfonds 14 591 Mk., Specialreservefonds 2985 Mk., Bilanzreservefonds 3745 Mk. An Betriebsmitteln waren zu demselben Zeitpunkt 3 Locomotiven, 4 Personen- und 65 Lastwagen vorhanden. Das Beamten- und Arbeiterpersonal zählte 96 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Neuhaldensleben; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital ult. 1890: 1 175 000 Mk. St.-Actien Lit. A (bevorzugte Actien) und 1 200 000 Mk. St.-Actien Lit. B, Beide à 1000 Mk.; jede Actie beider Sorten 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 4. und 30. 9.; St.-Actien Lit. A 4½ % Vorzugsdividende ohne Recht auf Nachzahlung, hierauf St.-Actien Lit. B bis zu 4½ %, Rest unter beide Actiensorten gleichmässig pro rata der Beträge; Dividendenzahlung spätestens vom 1. 11. ab; Verj. 4 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres der Ft. Bei etwaiger Auflösung der Gesellschaft St.-Actien Lit. A betreffs Auszahlung des Nominalbetrages vor Actien Lit B vorzugsberechtigt. — Pr.-Obligationen (Vorzugsanleihescheine) ult. 1890: 498 000 Mk. à 1000 Mk.; Zf. 4 %; Zt. 1. 4. und 1. 10.; Tilgung seit 1890 mit ½ % plus Zinszuwachs, **doch werden die ausgeloosten Stücke mit 3 % über dem Nennwerth, also mit 1030 Mk. bezahlt;** Ausl. zwischen 1. 7. und 30. 9.; Auszahlung am 1. 4. mit Zinsen bis 31. 3.; Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke 11 Jahre nach Ausl.; von 1896 ab kann Tilgungsquote verstärkt, oder auch die Anleihe auf einmal gekündigt werden, gleichfalls mit 3 % Auszahlung über dem Nennwerth. — Zahlstelle: Die Gesellschaftskasse in Neuhaldensleben, J. Simon Ww. & Söhne in Königsberg i. Pr. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Magdeburger Zeitung und Neuhaldensleber Wochenblatt. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ, Specialreservefonds mit $^1/_{10}$ % des Grundcapitals und aufzusammeln auf 50 000 Mk.; Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Grundcapitals. — Besteuerung, Ankauf etc.: Nach allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen; ausserdem ist Gesellschaft zum Umbau auf Vollbahn auf Anfordern des Ressortministers verpflichtet oder muss zu diesem Zweck die Bahn an den Staat oder an einen von diesem zu bezeichnenden Dritten käuflich abtreten gegen Entschädigung nach den Sätzen des Eisenbahngesetzes von 1838, mindestens aber gegen Erstattung des verwendeten Anlagecapitals. — Börse: Actien nicht eingeführt; Vorzugsanleihescheine in Königsberg i. Pr. und Magdeburg; Cours ult. 1890: 101 %. — Dividende pro 1889/90: St.-Actien Lit. A 4½ %, St.-Actien Lit. B 4 %.

Geographie. Die Bahn ist 31,71 km lang, gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Sachsen und orographisch bereits dem norddeutschen Tieflande an, doch ist der in Rede stehende Landstrich mit Hügelreihen bedeckt, wie solche nördlich des Harzes wiederholt zu finden sind. Sie beginnt auf der Station Neuhaldensleben der jetzt preussischen Staatsbahnlinie Magdeburg-Oebisfelde, hat vorherrschend südwestliche Richtung, überbrückt mehrere der zahlreichen kleinen Gewässer der Magdeburger Börde und mündet in den Eisenbahnknotenpunkt Eilsleben, von welchem Linien östlich nach Magdeburg, südöstlich nach Blumenberg, südwestlich nach Jerxheim und nordwestlich über Helmstedt nach Braunschweig ausstrahlen. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut und hat ungünstige Steigungsverhältnisse, indem 11 km in Steigungen über 1 : 100 bis 1 : 60 herauf liegen. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 2 Minuten pro 1 km.

Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn.

Geschichte. Bereits 1873 hatte die damalige Berliner Nordbahngesellschaft den Bau einer Bahn aus ihrer Stammstrecke Berlin-Neustrelitz-Stralsund von Neustrelitz über Rostock nach Warnemünde behufs Herstellung einer kürzesten Verbindung zwischen Berlin und Kopenhagen beschlossen, doch gerieth die Gesellschaft in Concours, noch ehe das neue Project über das Stadium der allgemeinen Vorarbeiten hinausgekommen war. Im Jahre 1878 tauchte das Theilproject Rostock-Warnemünde gelegentlich der Absicht zur Einrichtung regelmässiger Dampfschiffsverbindung zwischen Deutschland und Schweden wieder auf, gelangte aber auch diesmal nicht zur Verwirklichung. Hierauf erschien 1882 das ganze Project Neustrelitz-Warnemünde und gleichzeitig die Angelegenheit des Hafenausbaues von Warnemünde auf der Tagesordnung des mecklenburgischen Landtages und gelangte jetzt zur glücklichen Durchführung. Die Société Belge des chemins de fer in Brüssel erklärte sich unter der Bedingung zur Verwirklichung des Projectes bereit, dass ihr seitens der beiden Grossherzogthümer Mecklenburg eine Landesbeihülfe gewährt werde, und bildete nach Bewilligung solcher für das in Rede stehende Unternehmen eine besondere deutsche Gesellschaft, welche sich dann am 10. Juni 1883 unter dem Namen

„Deutsch-Nordischer Lloyd, Eisenbahn- und Dampfschiffs-Actien-Gesellschaft“

bildete. Dieselbe erhielt unterm 23. Juni seitens des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin und unter dem 2. August 1883 seitens des Grossherzogthums Mecklenburg-Strelitz die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Neustrelitz über Rostock nach Warnemünde, zum Ausbau des Warnemünder Hafens und zur

Einrichtung regelmässiger Dampfschiffsfahrten mit Personen- und Güterbeförderung zwischen Warnemünde und einem skandinavischen Hafen. Das gesellschaftsseitige Anlagecapital wurde auf 9 000 000 Mk. in Actien, je zur Hälfte in Actien Lit. A und Actien Lit. B, sowie auf 6 000 000 Mk. in 4 procentigen Pr.-Obligationen, im Ganzen also auf 15 000 000 Mk. festgesetzt, und ausserdem erhielt die Gesellschaft von den beiden in Rede stehenden Grossherzogthümern eine zinsfreie und nur bedingungsweise rückzahlbare Landesbeihülfe von zusammen 1 334 134 Mk. Der Bau wurde durch die vorerwähnte belgische Gesellschaft übernommen, im Februar 1884 begonnen, und am 1. Juni 1886 erfolgte die Eröffnung der Theilstrecke Neustrelitz-Rostock, die der Reststrecke und damit der ganzen 125,64 km langen Linie aber am 1. Juli desselben Jahres. Mit diesem Tage trat auch die regelmässige Dampfschiffsverbindung zwischen Warnemünde und der auf der dänischen Insel Falster gelegenen Eisenbahnstation Gjedser (in Richtung gegen Kopenhagen) ins Leben. Von dem Gesammtanlagecapital entfallen 900 000 Mk. auf den Ausbau des Warnemünder Hafens und auf Beschaffung der erforderlichen Dampfschiffe, da jedoch die Betriebsrechnung des Schiffsverkehrs in derjenigen der Bahn mit enthalten ist, so dürfte es richtig sein, auch diese 900 000 Mk. mit auf die Bahnanlage zu verrechnen, und es ergiebt sich dann gegenüber dem gesellschaftsseitigen Anlagecapital eine kilometrische Belastung von 119 388 Mk., doch resultirt aus dem Bau auch noch eine schwebende Schuld von 1 700 485 Mk. an die belgische Gesellschaft.

Bisher war der Verkehr zwischen Kopenhagen und Berlin entweder unter Benutzung der dänischen Eisenbahnen über Korsör-Nyborg-Fridericia-Hamburg bezw. über Korsör-Kiel oder ohne Benutzung der dänischen Bahnen zur See von Kopenhagen bis Lübeck oder bis Stralsund oder bis Stettin geleitet worden. Für die beiden erstgedachten Routen ergab sich ein Zeitaufwand von etwa 17 Stunden, für die drei letzteren mit vorwiegender Schiffsverbindung ein solcher von etwa 20 Stunden, während die Fahrzeit mittelst der neuen Linie noch nicht ganz 12 Stunden beträgt, und wobei auf den Seeweg nur 2 Stunden entfallen. Der innerhalb der dänischen Eisenbahnstrecke Gjedser-Kopenhagen in Frage kommende schmale Meeresarm zwischen den Inseln Falster und Seeland wird mittelst Dampffähre überschritten. Auch die Kosten stellen sich bei der neuen Route für die Personenbeförderung um circa 30 % billiger. Der Durchgangsverkehr erscheint der neuen Linie also gesichert, und da der Touristenverkehr anfängt, zu Gunsten Skandinaviens sich zu verschieben, so ist eine umfang-

reiche Entwickelung des Personenverkehrs für die neue Route zu erhoffen, zumal durch die am 1. Oktober 1888 eröffnete schwedische Westküstenbahn, welche die Städte Helsingborg und Gothenburg in geradester Linie verbindet, für den Verkehr nach dem Norden eine weitere wesentliche Erleichterung geschaffen ist. Der Güterverkehr braucht bekanntlich längere Zeit, sich auf neue Wege zu gewöhnen, doch ist schon jetzt die Einfuhr von Vieh und Seefischen aus Dänemark über die neue Route von Bedeutung. In 1888 hat derselbe allerdings unter einer in Dänemark und Schweden herrschenden Seuche zu leiden gehabt, doch dürfte für die Zukunft ein bedeutender Aufschwung gerade des Viehverkehrs zu erwarten sein, da bei diesem schnellste Beförderung die Hauptsache ist. Von Massengütern werden der Bahn fürs Erste landein Steinkohlen zufallen, welche in Rostock und Warnemünde von England her eingeführt werden. Der lokale Güterverkehr stützt sich vorläufig auf die Erzeugnisse der Landwirthschaft, verbunden mit erheblicher Zuckerindustrie. Auch ist der neuen Linie der gesammte Postverkehr zugewiesen, und überdies erhält hierfür die Gesellschaft von der Reichspostbehörde noch eine Subvention. In diesen Verkehrsaussichten und in der geringen Belastung des Unternehmens hätte dasselbe eine gedeihliche Zukunft zu erwarten, indes krankt es finanziell daran, dass schon das Grundcapital mit $^2/_5$ aus 4 procentigen Pr.-Obligationen besteht und dass aus dem Bau eine erhebliche schwebende Schuld verblieben, deren Bedienung zusammen rund 340 000 Mk. erfordert, und betreffs des Verkehrs mit Schweden droht der Bahn in der preussischen Staatsbahnlinie Berlin-Neustrelitz-Stralsund-Bergen-Sassnitz zusammen mit der neu projectirten Dampfschiffsverbindung Sassnitz-Trelleborg und den schwedischen Eisenbahnlinien von Trelleborg nach Gothenburg und nach Stockholm eine neue Concurrenz. — Noch sei bereits hier erwähnt, dass bei der Eisenbahnverstaatlichung seitens des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin im Jahre 1888 auch dem Deutsch-Nordischen Lloyd das Angebot auf käufliche Uebernahme seines Unternehmens gemacht, von der Gesellschaft aber abgelehnt worden ist.

Die innerhalb des Rahmens unserer Arbeit noch liegende Betriebszeit vom 1. Juli 1886 bis ult. 1888 giebt allerdings noch keinen Anhalt zu der zu erhoffenden Verkehrsgestaltung, indes ist dabei zu berücksichtigen, dass das Unternehmen sich noch in dem Stadium der allerersten Entwickelung befindet. In dem ersten vollen Betriebsjahr 1887 setzte der Verkehr mit 344 187 Personen und 132 621 Tonnen Frachten, mit einer Personenfahrgeldeinnahme von 398 029 Mk., mit einer Transporteinnahme von 417 654 Mk. und

mit einer Gesammtbruttoeinnahme von 842 347 Mk. ein, während die Betriebsausgaben 453 668 Mk. = 53,90 % jener erforderten, so dass ein Betriebsüberschuss von 388 679 Mk. verblieb. Das Jahr 1888 wies eine erhöhte Personengeldeinnahme auf, während die Einnahme aus dem Güterverkehr und die Gesammteinnahme um rund 100 000 bezw. 65 000 Mk. niedriger waren, so dass sich bei einer Betriebsausgabe von 505 145 Mk. = 64,90 % jener ein Ueberschuss von nur 272 550 Mk. ergab. In der halbjährigen ersten Betriebsperiode 1886 und in 1888 konnte nach Bedienung der Pr.-Obligationen und der schwebenden Schulden eine Dividende nicht gezahlt werden, dagegen haben pro 1887 die bevorzugten Actien Lit. A eine solche von 1 % erhalten. — Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888 wie folgt: Erneuerungsfonds 129 402 Mk., Reservefonds I 9843 Mk., Bilanzreservefonds wird nur buchmässig mit ausgeloosten Obligationen belegt. An Betriebsmitteln hatte die Gesellschaft zu demselben Zeitpunkt 13 Locomotiven, 38 Personen- und 141 Lastwagen, sowie 4 Dampfschiffe, und das Beamten- und Arbeiterpersonal belief sich auf 453 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Rostock; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 4 500 000 Mk. in Actien Lit. A (bevorzugte) und 4 500 000 Mk. in Actien Lit. B, Beide in Stücken zu 500 Mk.; Lit. A 5% Vorzugsdividende mit Recht auf Nachzahlung, hierauf Actien Lit. B ebenfalls bis 5% Dividende, dann beide Sorten gleichmässig bis zu 1% (das sechste), etwaiger Rest zur Tilgung der Landesbeihülfe. Dividendenzahlung spätestens vom 1. August ab; Verj. 4 Jahre nach Fälligkeit. Ueber das Verhältniss der beiden Actiensorten zueinander für den Fall der Auflösung der Gesellschaft enthalten die Statuten nichts. Jede Actie beider Sorten 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal in der ersten Hälfte des Kalenderjahres. — Pr.-Obligationen ult. 1890 in Umlauf 5 937 500 Mk. à 500, 1000 und 3000 Mk.; Zf. 4%; Zt. 2. 1. und 1. 7. Tilgung mit 1/3% plus Zinszuwachs; Ausl. im Mai auf 1. 7. mit Zinsen bis ult. Juni. Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke 11 Jahre nach Ausl.; Zinsen bis zum 1. Juli 1891 von der Stadt Rostock garantirt. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse in Rostock, die Mecklenburgische Hypothek- und Wechselbank in Schwerin, die Deutsche Bank in Berlin, die Norddeutsche Bank sowie L. Behrens & Söhne in Hamburg. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Rostocker Zeitung, Mecklenburgische Anzeigen. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ, Reservefonds mit 1/10 % des Nominalanlagecapitals, aufzusammeln auf 400 000 Mk., Bilanzreservefonds wird nur mit ausgeloosten Obligationen belegt. — Besteuerung und Ankauf: Erstere wie auf Seite 81 und 86 angegeben, Ankauf genau nach Bedingungen des preussischen Eisenbahngesetzes von 1838. — Börse: Weder Actien noch Obligationen eingeführt. — Dividende pro 1889: Actien Lit. A 0%, Lit. B 0%.

Geographie. Die Bahn liegt mit 13,10 km im Grossherzogthum Mecklenburg-Strelitz und mit 112,54 km im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin, in orographischer Beziehung aber auf der mecklenburgischen Seenplatte. Sie beginnt in Neustrelitz auf dem Bahnhofe der preussischen Staatsbahnlinie Berlin-Stralsund, hat durchweg nordwestliche Richtung, überschreitet bei Kratzeburg einen aus dem Dambecker See kommenden Havelarm, tritt darauf in das Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin, trifft dann auf den Eisenbahnknotenpunkt Waren, wo sie die Mecklenburgische Südbahn Parchim-Neubrandenburg schneidet und von wo eine Zweiglinie der mecklenburgischen Staatsbahn nördlich nach Malchin abgeht, kreuzt bei Lalendorf die mecklenburgische Staatsbahnlinie Kleinen-Neubrandenburg, nimmt bei Plaaz eine Zweigbahn dieser von Güstrow her auf, überbrückt bei Lage die Recknitz, dann kurz vor Rostock die Warnow, trifft nun auf den Eisenbahnknotenpunkt Rostock, hat hier aber einen eigenen Bahnhof und mündet bei Warnemünde direct am Hafen, von wo aus ihre eigenen Dampfer den Anschluss an das dänische Bahnnetz der Insel Falster und weiter nach Kopenhagen vermitteln Sie ist als eingleisige Vollbahn gebaut und liegt mit 48 km in Steigungen über 1:200 bis 1:125 hinauf. — Auf der Station Vollrathsruhe zwischen Waren und Lalendorf zweigt ein 6,3 km langes Anschlussgleis nordöstlich nach der Zuckerfabrik Dahmen und von dem Bahnhofe Rostock eine 2,20 km lange Hafenbahn ab, doch ist auch diese nur Anschlussgleis.

Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn.

Geschichte. Das ursprüngliche Project, aus welchem die hier in Rede stehende Bahn entstanden ist, bezog sich auf eine Linie Neustrelitz-Wesenberg-Mirow-Wittstock, durch welche in Verbindung mit der Prignitzer Eisenbahn Wittstock-Perleberg und der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn eine ununterbrochene Schienenverbindung zwischen den Eisenbahnknotenpunkten Neustrelitz und Wittenberge erreicht worden wäre. Die Geldfrage machte dasselbe in seiner ganzen Ausdehnung aber scheitern, und so bildete sich im lokalen Interesse der Stadt Wesenberg und des Fleckens Mirow (im Haupttheile des Grossherzogthums Mecklenburg-Strelitz) am 3. März 1889 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen behufs Herstellung einer normalspurigen Secundärbahn von Neustrelitz nach Mirow. Dieselbe erhielt unterm 7. März 1889 die landesherrliche Concession, und hierbei wurde das Anlagecapital auf 956 000 Mk. festgesetzt, wovon die Eisenbahnunternehmer Sönderop & Co. in Berlin 320 000 Mk. in Pr.-St.-Actien und die Landesregierung 448 000 Mk. als Landesbeihülfe in St.-Actien Lit. B übernahmen, während der Rest von 188 000 Mk. als St.-Actien Lit. A zur Ausgabe kamen, an welchen sich genannte Bauunternehmer noch mit 85 000 Mk. betheiligten. Bauausführung und Beschaffung der Betriebsmittel erfolgte durch Sönderop & Co. für

den Pauschalbetrag von 942 920 Mk. Die 22 km lange Linie gelangte am 18. Mai 1890 zur Eröffnung, so dass sie im ersten Theil des Werkes nicht mit in Ansatz gekommen ist. Der Betrieb erfolgt zunächst bis 1. April 1901 durch dieselben Eisenbahnunternehmer für Rechnung der Gesellschaft. Dies Verhältniss erklärt sich dadurch, dass dieselben als Inhaber der mit einer Vorzugsdividende ausgerüsteten Pr.-St.-Actien in erster Linie bei den Betriebsergebnissen interessirt sind. Weiterhin participiren sie als Aequivalent für ihre Betriebsführung erst an dem Reingewinn nach Betheilung der St.-Actien Lit. A mit 3 % und zwar mit der Hälfte des dann noch verbleibenden Restüberschusses. Etwaige Betriebsdeficits decken die Betriebsführer vorschussweise bei Verzinsung mit 4½ % und Rückzahlung mit ½ % pro anno aus derjenigen Hälfte des Ueberschussrestes, welche nach Betheilung der St.-Actien Lit. A mit 3 % Dividende vertragemäss eigentlich auf die Gesellschaft entfällt. Was auf diese Weise innerhalb der Dauer des Betriebsvertrages nicht zurück erstattet werden konnte, ist bei Ablauf desselben zu bezahlen. — Die Verkehrsaussichten sind für die Bahn in ihrer jetzigen Ausdehnung nur dürftige, indes trägt sich die Gesellschaft mit der Absicht, ihr Unternehmen bis an die preussische Grenze gegen Wittstock auszudehnen und die Prignitzer Eisenbahngesellschaft will von Wittstock aus entgegen bauen, ausserdem aber ist die Ausführung einer Bahn von Strasburg i. U. (Station der preussischen Staatsbahnlinie Pasewalk-mecklenburgische Grenze) über Woldegk nach Blankensee (Station der preussischen Staatsbahnlinie Berlin-Neustrelitz-Stralsund) 15 km vor Neustrelitz durch eine in der Bildung begriffene Gesellschaft gesichert; durch Verwirklichung aller dieser Projecte würde die hier zu behandelnde Bahn zur Durchgangslinie und damit die Aussicht auf eine gedeihlichere Zukunft erlangen.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Wesenberg; die Repräsentanten sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital ult. 1890: 188 000 Mk. St.-Actien Lit. A, 448 000 Mk. St.-Actien Lit. B und 320 000 Mk. Pr.-St.-Actien, sämmtlich in Stücken à 1000 Mk. Jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung alljährlich einmal zwischen 1. 7. und 30. 9. in einem durch den Vorsitzenden des Aufsichtsraths zu bestimmenden Ort des Grossherzogthums Mecklenburg-Strelitz. Dividendenberechtigung der Pr.-St.-Actien 4½ % erstes Vorzugsrecht mit Nachzahlung, hierauf St.-Actien Lit. A 3 % mit Nachzahlung und endlich St.-Actien Lit. B bis 3 %, etwaiger Rest aber als Superdividende gleichmässig an das ganze Actiencapital pro rata der Beträge. Während der Dauer des Betriebsvertrages aber erfolgt die Vertheilung des Ueberschusses in der angegebenen Weise nur bis einschliesslich der Betheilung der St.-Actien Lit. A mit 3 % Dividende, während der etwaige weitere Ueber-

schuss je zur Hälfte zwischen Gesellschaft und Betriebsführer getheilt wird, wobei jedoch die erstgedachte Hälfte zunächst zur Verzinsung und Tilgung der etwaigen vom Betriebsführer vorschussweise gedeckten Betriebsdefizits früherer Jahre mit zusammen 5% pro anno zu verwenden ist. Dividendenzahlung spätestens vom 1. November ab; Verj. 4 Jahre nach Ft. Nachzahlungsmodus und Berechtigung der verschiedenen Actiensorten für den Fall der Auflösung der Gesellschaft genau wie bei der Mecklenburgischen Südbahn s. S. 1197. — Pr.-Obligationen nicht vorhanden. — Zahlstelle: Die Vorstandskasse zu Wesenberg. — Obligatorische Publicationsorgane: Der Deutsche Reichsanzeiger, die Neustrelitzer Zeitung und die Mirower Zeitung. — Dotirung der Fonds, Besteuerung und Ankauf genau wie bei Neubrandenburg-Friedland (s. S. 1209). — Börse: Nicht eingeführt.

Geographie. Die Bahn ist 22 km lang, liegt innerhalb des norddeutschen Tieflandes auf der mecklenburgischen Seenplatte und gehört der politischen Eintheilung nach dem Hauptheil des Grossherzogthums Mecklenburg-Strelitz an. Sie beginnt auf dem Bahnhofe Neustrelitz der preussischen Staatsbahnlinie Berlin-Stralsund, führt in südwestlicher Richtung zunächst nach Wesenberg, überbrückt hier die Havel, wendet sich dann nach Westen und findet bei dem Flecken Mirow ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 100 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Oberdorf-Füssener Eisenbahn.

siehe Lokalbahn-Actiengesellschaft in München Seite 1179.

Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn.

Geschichte. Zu gleicher Zeit wie für die auf Seite 1037 u. ff. behandelte Bockwaer Kohlenbahn constituirte sich mit Concession vom 30. Juni 1859 eine besondere Actiengesellschaft unter obigem Namen, um die auf dem rechten Muldeufer gelegenen Kohlenwerke in Oberhohndorfer und die zum Abbau in Aussicht genommenen Kohlengruben in Reinsdorfer Flur ebenda mit der sächsischen Staatsbahnlinie Zwickau-Schwarzenberg in Schienenverbindung zu bringen. Das Anlagecapital war ursprünglich auf 900 000 Mk. in Actien festgesetzt, doch betheiligten sich an der Actienzeichnung fast nur die Besitzer der in Rede stehenden Kohlenwerke, so dass auf diesem Wege bloss 534 600 Mk. aufgebracht werden konnten, und es musste deshalb zur Begleichung der Baurechnung bereits 1861 eine Anleihe von 275 400 Mk. aufgenommen werden. Inzwischen war der Bau 1859 begonnen und die Bahn am 1. Dezember 1860 dem Betriebe übergeben worden. Nach und nach hatte dieselbe durch Einbeziehung neu aufgeschlossener Abbaufelder eine Erweiterung auf 14,48 km erhalten, wozu neue Actien im Betrage von 267 300 Mk. ausgegeben worden waren. Somit stellte sich das Gesammtanlage-

capital auf 1 077 300 Mk. und mithin für 1 km auf 74 399 Mk., wobei jedoch zu berücksichtigen, dass die Gesellschaft eigene Güterwagen nicht beschafft hat. Durch den Abbau der Kohlen sind besonders in Oberhohndorfer Flur die kleineren Schächte allmählich ausser Betrieb gekommen, und es hat sich auf diese Weise bis ult. 1888 die Länge der Bahn auf 12,25 km verringert. Inzwischen ist aber auch die Anleihe von 1861 bis zum Jahre 1878 heimgezahlt worden, so dass jetzt das Unternehmen nur noch mit 801 900 Mk. und 1 km mit 65 461 Mk. belastet ist.

Der Betrieb wurde von Anfang an seitens der sächsischen Staatsbahnverwaltung für Rechnung der Gesellschaft und unter Gestellung der Güterwagen gegen regulativmässige Zeit- und Laufmiethe übernommen. Derselbe erstreckt sich nur auf Wagenladungsgüter und zwar ausser auf die Kohlentransporte noch auf den Empfang von Bauholz und anderen Grubenbedürfnissen. Derselbe schwankte je nach Zahl und Ergiebigkeit der angeschlossenen Kohlenwerke. Die grösste Zahl dieser wurde im Jahre 1876 mit 26 Gruben erreicht, während ult. 1888 nur noch 13 Schächte und 3 andere gewerbliche Etablissements an die Bahn angeschlossen waren, doch übersteigt die Leistungsfähigkeit dieser jetzt noch im Betrieb befindlichen geringeren Anzahl von Kohlenwerken das Förderquantum der früheren grösseren Anzahl solcher. So belief sich zur Zeit der grössten Ausdehnung des Unternehmens im Jahre 1876 der Verkehr auf 562 810 Tonnen à 1000 kg, in dem letzten zu Bericht gezogenen Jahre 1888 aber auf 718 920 Tonnen. — Betreffs der finanziellen Ergebnisse rangirt diese Bahn innerhalb Deutschlands unmittelbar hinter der Bockwaer Eisenbahn, und es konnten für die einzelnen Jahre folgende Dividenden gezahlt werden:

pro	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870
	7	9	15	17	22	15	24	27	36	32 %
pro	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880
	40	41	44	42	37	25,55	30	33,33	35,11	37,77 %
pro	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888		
	41,11	37,77	33,33	34,44	37,77	38,88	42,22	41,11 %		

im Ganzen 876,40 %, im Durchschnitt 31,30 %.

Hierbei war bis 1878 die bereits erwähnte Anleihe zu bedienen. — Während bei der Bockwaer Kohlenbahn in Folge des rapiden Abbaues der dortigen Kohlenfelder die Glanzperiode des Unternehmens schon vorüber ist, befindet sich die Oberhohndorf-Reinsdorfer Bahn noch in ihrer Blüthezeit, indem die hiesigen Kohlenfelder auf längere Zeit als dort vorhalten werden. — Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888, wie folgt:

Erneuerungsfonds 257 000 Mk., Bilanzreservefonds 90 000 Mk., Fonds zu Bauzwecken 23 215 Mk. An eigenen Betriebsmitteln hat die Bahn 4 Locomotiven, während die Güterwagen und das Beamtenpersonal von der Betriebsführerin gestellt werden.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Schedewitz bei Zwickau; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Director; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 810 000 Mk. in Stücken à 450 Mk. Jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal, meist Anfang April. Dividendenzahlung sofort nach Generalversammlung. Verj. 4 Jahre nach Ft. — Zahlstellen in Zwickau: Eduard Bauermeister, Ferdinand Ehrler & Bauch, C. Wilh. Stengel und die Zwickauer Bank; in Leipzig die Leipziger Bank. — Obligatorisches Publicationsorgan nur der Deutsche Reichsanzeiger, nebenbei aber regelmässig noch benutzt Leipziger Zeitung und Zwickauer Wochenblatt. — Fonds: Haben sämmtlich die vorgeschriebene Maximalhöhe bereits erreicht. — Börse: Die Actien sind nur an der Zwickauer Börse eingeführt. — Cours ult. 1890: 1980 Mk. pro 450 Mk. — Dividende pro 1889: 36,22 %.

Die Bahn schliesst auf Bahnhof Schedewitz an die sächsische Staatsbahnlinie Zwickau - Schwarzenberg an, ist als Vollbahn gebaut und hat eine Maximalsteigung von 1 : 36.

Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn.

Geschichte. In Preussen haben bislang nur 3 Städte die für ihre Gemeinwesen wünschenswerthen Eisenbahnen auf eigene Kosten hergestellt, Osterwieck, Schmalkalden und Perleberg. Die hier in Rede stehende Erstere erhielt unterm 17. August 1881 die Allerhöchste Concession zur Erbauung einer normalspurigen Secundärbahn von Osterwieck südöstlich nach der Station Wasserleben der Staatsbahnlinie Halberstadt-Vienenburg. Sie nahm hierzu ein hypothekarisches Darlehen von 275 000 Mk. auf, übertrug Bauausführung und Beschaffung der Betriebsmittel an den Eisenbahnunternehmer Donath und übergab die 5,18 km lange Linie am 19. Mai 1882 dem Verkehr. Die kilometrische Belastung der Bahn beträgt 53 089 Mk. — Das Darlehen war ursprünglich bei der Kreissparkasse zu Querfurt aufgenommen, ist dann aber an die Kreissparkasse zu Halberstadt cedirt worden. Der Zinsfuss betrug zuerst 4 %, wurde dann auf 3¾ und zuletzt auf 3½ % herabgesetzt. Die Tilgung des Darlehens läuft bis 1916. Der Betrieb wurde zunächst auf 15 Jahre vom Tage der Eröffnung an gerechnet an die Eisenbahnunternehmer Bachstein und Donath in Berlin überlassen, doch erscheint als der eigentliche Betriebsführer nur der Erstere. Derselbe erhält die sämmtlichen Bruttoeinnahmen aus der Bahn, hat

seinerseits die Betriebsausgaben sowie die etwaigen Unfall- und Haftpflichtsachen zu bestreiten und an die Stadt jährlich fest 11 500 Mk., 1740 Mk. für den Erneuerungsfonds und 232 Mk. für den Reservefonds zu zahlen. Ein Wachsen der Pachtsumme mit den Bruttoeinnahmen oder die Rückerstattung von Fehlbeträgen an einer gewissen Höhe der Bruttoeinnahme seitens der Eigenthümerin an den Betriebsführer ist bei dieser Bahn nicht vorgesehen. — Die Hauptseite des Verkehrs bildete von Anfang an der Güterverkehr, indem die Stadt sich einer regen Gewerbthätigkeit erfreut und mehrere Ziegeleien sowie eine grosse Zuckerfabrik aufzuweisen hat. Derselbe bewegte sich zwischen 26 486 Tonnen in 1883/84 und 38 978 Tonnen in 1884/85 und die Transporteinnahme zwischen 31 447 Mk. in 1885/86 und 47 974 Mk. in 1884/85. Der Personenverkehr ist von 44 678 Personen und 10 976 Mk. Einnahme mit Ausnahme des Jahres 1885/86 stets und zwar bis auf 84 872 Personen bezw. 12 814 Mk. in 1888/89 gestiegen, und bei der Gesammtbruttoeinnahme liegen die Grenzen in 1883/84 mit 44 552 Mk. und in 1884/85 mit 60 039 Mk. Die Betriebsausgaben haben sich ziffermässig zwischen 30 063 Mk. und 47 140 Mk. bewegt und im Verältniss zur Bruttoeinnahme 67,47 % bis 76,58 %, in 1887/88 aber 90,03 % betragen. Unbekümmert um Bruttoeinnahme und Betriebsüberschuss hat die Stadt Osterwieck vertragsmässig jährlich 11 500 Mk. = 4,18 % ihrer Hypothekenschuld und ausserdem zur Dotirung der Fonds 1972 Mk. erhalten, für den Betriebspächter aber hat sich bis einschliesslich 1888/89 im Ganzen ein Reinüberschuss von 9202 Mk. ergeben. — Der Erneuerungsfonds belief sich ult. 1888/89 auf 18 198 Mk., der Reservefonds dagegen hatte keinen Baarbestand. An Betriebsmitteln waren zu demselben Zeitpunkt 2 Locomotiven, 2 Personen- und 1 Gepäckwagen vorhanden, eigene Güterwagen hat die Bahn nicht. Das Beamten- und Arbeiterpersonal zählte 15 Köpfe.

Geschäftliches. Die Bahn ist Eigenthum der Stadt Osterwieck; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr; die für die Bahn besonders zu führenden Erneuerungs- und Reservefonds sind nach besonderem Regulativ zu dotiren und Letzterer auf 10 000 Mk. aufzusammeln. Das Ankaufsrecht des Staats ist dasselbe wie bei den preussischen Actieneisenbahnen, und ferner kann die Stadt durch den Ressortminister zum Umbau der Bahn als Vollbahn veranlasst, event. zur Erreichung dieses Zwecks genöthigt werden, Eigenthum und Betrieb an den Staat oder einen Dritten gegen die Sätze des 1838 er Gesetzes, mindestens aber gegen Erstattung des Anlagecapitals käuflich zu überlassen.

Geographie. Die Bahn ist 5,16 km lang, gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Sachsen an und liegt innerhalb des norddeutschen Tieflandes auf hügeligem Terrain. Sie führt von Osterwieck unter Ueberbrückung der Ilse in südöstlicher Richtung bis Wasserleben und mündet hier in die preussische

Staatsbahnlinie Halle-Halberstadt-Vienenburg. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat auf fast 4 km Steigungen über 1 : 200 bis 1 : 120 herauf und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

Osthofen-Westhofener Eisenbahn.

siehe Secundärbahnen des Eisenbahnunternehmers Bachstein.

Ostpreussische Südbahn.

Geschichte. Früher mussten, wenn das Frische Haff im Winter nicht schiffbar war, die seewärts bestimmten Lasten in Königsberg und die landein bestimmten Schiffsladungen in Pillau, dem Vorhafen von Königsberg, liegen bleiben. Um den Verkehr von diesen Störungen unabhängig zu machen, trat 1860 ein Comité behufs Anstrebung einer Eisenbahnverbindung zwischen Königsberg und Pillau zusammen, dehnte dann aber das Project auch auf den Bau einer Eisenbahn von Königsberg südöstlich über Bartenstein-Rastenburg-Lötzen nach Lyck aus. Zur Verwirklichung desselben constituirte sich am 10. Oktober 1863 eine meist aus englischen Capitalisten bestehende Actiengesellschaft unter obigem Namen und erhielt unterm 2. November 1863 die Concession zum Bau und Betrieb der Linie Pillau-Königsberg-Lyck, mit der Verpflichtung jedoch zum eventuellen Weiterbau der Bahn bis zur russischen Grenze für den Fall der Erbauung der entsprechenden Anschlussbahn russischerseits und unter der Bedingung, auf der Strecke Königsberg-Pillau den Betrieb gegen Erstattung der Selbstkosten an die Staatsbahnverwaltung zu überlassen, doch ist letztere Forderung in Wirklichkeit nachher nicht mehr gestellt worden. — Das Anlagecapital war ursprünglich auf 39 000 000 Mk., je zur Hälfte in St.- und St.-Pr.-Actien festgesetzt worden, und die Ausführung des Baues wurde von dem aus der Zahl der englischen Capitalisten gebildeten Finanzcomité an den englischen Eisenbahnbauunternehmer Josef Bray in Generalentreprise übertragen, wobei sich derselbe verpflichtete, die Actien zum Nominalwerth in Zahlung zu nehmen. Anfang des Jahres 1864 begann er den Bau; da es ihm aber nicht gelang, die Actien in genügender Zahl unterzubringen, so trat er, nachdem inzwischen die Theilstrecke Königsberg-Pillau am 11. September 1865 eröffnet worden war, im Frühjahr 1866 von dem Unternehmen zurück, und nun nahm die Gesellschaft den Weiterbau in eigene Hand. Den bereits geleisteten Bauarbeiten gemäss hatte der Unternehmer St.-Actien im Betrage von 8 733 000 Mk. und St.-Pr.-Actien über 8 638 200 Mk., im Ganzen

also 17 371 200 Mk. erhalten, die übrigen Actien, also die reichliche Hälfte des concessionirten Capitals, befanden sich noch unbegeben im Tresor der Gesellschaft. Um nun das für den Weiterbau erforderliche Geld schneller flüssig zu machen, als dies auf dem Wege der Actienbegebung zu erhoffen war, nahm die Gesellschaft mit Privileg von 1867 unter gleichzeitiger Vernichtung von 6 000 000 Mk. St.-Actien und 6 000 000 Mk. St.-Pr.-Actien eine fünfprocentige Anleihe von 12 000 000 Mk. I. Emission auf. Somit stellte sich das wirklich begebene Grundcapital auf 13 500 000 Mk. St.-Actien, 13 500 000 Mk. St.-Pr.-Actien und 12 000 000 Mk. fünfprocentiger Pr.-Obligationen, im Ganzen aber wieder auf 39 000 000 Mk. Die Bauausführung wurde durch die politischen Ereignisse des Jahres 1866 beeinträchtigt, und so konnte, bei vorheriger Eröffnung von Theilstrecken, die ganze zunächst concessionirte Linie Pillau-Königsberg-Lyck in einer Länge von 226,41 km erst am 8. Dezember 1868 dem Verkehr übergeben werden, so dass die Betriebsrechnung mit dem 1. Januar 1869 begann. Zu erwähnen bleibt hier noch, dass der frühere Bauunternehmer nachträglich mit ganz bedeutenden Mehrforderungen heraustrat und diese zum grossen Theil ihm auch gerichtlich zuerkannt wurden, so dass die Gesellschaft nach Beendigung des Prozesses 1875 einschliesslich Gerichtskosten noch 1 866 942 Mk. zahlen musste. — Unterm 25. Juli 1870 erhielt die Gesellschaft, nachdem sich inzwischen die russische Gesellschaft zum Bau der Anschlussbahn von der Grenze über Grajewo und Bialystock nach Brest Litewsk (jetzt Theil der russischen Südwestbahn) gebildet hatte, die Concession zum Bau der Endstrecke von Lyck bis an die russische Grenze hinter Prostken gegen Grajewo, welche in einer Länge von 16,43 km am 1. November 1871 dem Betriebe übergeben wurde, während die russische Anschlussbahn erst im August 1873 zur Eröffnung gelangte. Zwischen den beiden Grenzbahnhöfen Prostken/Saltzwedell auf deutscher und Grajewo auf russischer Seite liegt je ein Gleis in deutscher Normal- und in russischer (1,525 m) Spur, und es verkehren die deutschen Züge bis Grajewo und die russischen bis Prostken. Jede der beiden Verwaltungen ist innerhalb ihres Staatsgebiets auch Eigenthümerin des Gleises in fremdländischer Spur. — Zur Ausführung der Grenzstrecke nahm die Ostpreussische Südbahngesellschaft mit Privileg von 1871 eine Anleihe II. Emission von 4 200 000 Mk., dann behufs Vermehrung der Betriebsmittel in Veranlassung der Eröffnung der russischen Anschlussbahn eine solche III. Emission von 3 000 000 Mk. und später wiederum zur Vermehrung der Betriebsmittel und zu

Erweiterungsbauten mit Privileg von 1877 eine Anleihe IV. Emission von 3 000 000 Mk., sämmtlich zum Zinsfuss von 5 % auf, welcher erst zwischen 1878 und 1880 auf 4½ % ermässigt worden ist. Somit stellte sich das bis ult. 1888 concessionirte und begebene gesellschaftsseitige Anlagecapital auf 49 200 000 Mk., mithin bei einer Gesammtlänge von 242,84 km pro 1 km auf 202 602 Mk. Ausserdem hatte der Staat eine zinsfreie und nur bedingungsweise rückzahlbare Bausubvention von 1 159 325 Mk. gegeben und ferner die Pregelbrücke bei Königsberg auf eigene Kosten gebaut.

Bis zur Eröffnung der russischen Anschlussbahn im August 1873 beschränkte sich der Verkehr der Ostpreussischen Südbahn auf denjenigen ihres eigenen Gebiets und auf die nicht gerade umfangreichen Transporte, welche ihr die preussische Ostbahn in Königsberg für Pillau behufs Verschiffung zuführte. Wegen der Concurrenz der Wasserstrasse ist mit Ausnahme härterer Winter der Güterverkehr auf der Strecke Königsberg-Pillau gering, und in den Sommermonaten speciell der durch die Seebäder Pillau und Neuhäuser befruchtete Personenverkehr überwiegend. Die Strecke Königsberg-Lyck-Prostken vermittelt den Verkehr zwischen einem landwirthschaftlich reichen Gebiet der Provinz Ostpreussen mit der Stadt Königsberg als Hauptstadt, Waffenplatz ersten Ranges und Hauptstapelplatz der Provinz, doch war die Bahn trotz ihrer bedeutenden Ausdehnung immerhin nur eine solche lokaler Bedeutung. Mit der Eröffnung der russischen Anschlussbahn dagegen trat sie in die Reihe der grossen Pulsadern des Weltverkehrs. Die Verbindung mit Brest und weiter mit Moskau, Kiew bis hin zum Schwarzen Meer bei Odessa eröffnete ihr ein gewaltiges Verkehrsgebiet, welches die fruchtbarsten Provinzen und die bedeutendsten Handelsplätze Russlands umfasst. Da nun die Haupterwerbsquelle ihres eigenen Verkehrsgebiets die Landwirthschaft ist und den Haupttransportartikel der hier in Rede stehenden russischen Ausfuhr für England, Belgien, Holland und Skandinavien gleichfalls Getreide bildet, so ist der Verkehr und mit ihm die Rentabilität der Bahn hauptsächlich von den jeweiligen Ernteausfällen in ihrem eigenen Verkehrsgebiet sowohl, als auch in Russland abhängig, und es ergeben sich hieraus im Güterverkehr, in der Gesammtbruttoeinnahme und in dem finanziellen Endresultat ganz enorme Schwankungen. Wir finden seit 1874 als dem ersten vollen Betriebsjahr nach Eröffnung der russischen Anschlussbahn bei dem Güterverkehr ein Transportminimum von 422 938 Tonnen in 1880 gegen ein Maximum von 1 022 037 Tonnen in 1888, betreffs des

aus Russland stammenden Verkehrs speciell ein Minimum von 116 498 Tonnen in 1880 und ein Maximum von 498 224 Tonnen in 1888. Bei der ganzen Frachteinnahme liegen die Grenzen zwischen 2 379 616 Mk. in 1886 und 5 620 482 Mk. in 1877, betreffs der Zufuhr aus Russland zwischen 918 755 Mk. in 1886 und 3 599 162 Mk. in 1877; bezüglich der gesammten Bruttoeinnahme zwischen 3 513 383 Mk. in 1886 und 6 720 980 Mk. in 1877; betreffs des Betriebsüberschusses zwischen 1 742 410 Mk. in 1886 und 3 995 331 Mk. in 1877 und betreffs der Dividende endlich, auf das ganze Actiencapital umgerechnet, von 1 % in 1886 und von $7^1/_6$ % in 1878, wobei jedoch in beiden Jahren der ganze vertheilbare Ueberschuss nur auf die St.-Pr.-Actien mit 2 % bezw. $14^1/_3$ % zur Auszahlung gekommen ist. — Den Haupttransportartikel bildet nach Vorstehendem Getreide, und diese Transporte überwiegen selbst in schlechten Jahren sämmtliche anderen Transportartikel zusammen genommen. Hierbei hält sich der Getreidetransport des eigenen Verkehrsgebiets betreffs der Mengen mit dem aus Russland ungefähr die Wage, bezüglich der Einnahmen aber ist der Letztere ausschlaggebend, da dieser die ganze Bahn transitirt, während die Binnentransporte derselben durchschnittlich nur auf $^1/_3$ der Gesammtlänge zufallen. Im Uebrigen ist die Bahn in neuerer Zeit durch die russische Tarifpolitik beeinträchtigt, welche unter Bevorzugung Odessas besonders und ferner der russischen Ostseehäfen sämmtlichen preussisch-russischen Grenzbahnen Verkehr entzieht. Von den zahlreichen in der Provinz Ostpreussen gebauten preussischen Staatsbahnlinien bildet für unsere Bahn die dieselbe bei Korschen schneidende, 1871/72 eröffnete Linie Thorn-Insterburg einen Zufuhrweg, während ganz besonders die 1879 eröffnete Linie Lyck-Insterburg und in geringerem Masse die 1883/85 dem Betrieb übergebenen Linien Kobbelbude-Allenstein-Ortelsburg-Lyck sie concurrenziren; hierbei bleibt noch zu erwähnen, dass die Staatsbahnverwaltung mit Rücksicht auf ihre Linie Lyck-Insterburg die Grenzstrecke der Ostpreussischen Südbahn von Lyck aus seit Eröffnung jener bis 1882 in Mitbenutzung hatte. — Der Personenverkehr ist durch den russischen Anschluss nicht erheblich beeinflusst worden und deshalb seit 1874 gegen den Güterverkehr gewaltig zurückgetreten. Während er vorher ungefähr halb so viel als der Güterverkehr erbrachte, stellt sich seitdem das Verhältniss selbst in den für den Güterverkehr ungünstigen Jahren wie 1 : 3, in den guten aber mindestens wie 1 : 5. Ziffermässig setzte er in dem ersten vollen Betriebsjahr 1869 mit 479 015 Personen bezw. 535 851 Mk. Einnahme ein, stieg alljährlich bis auf

652 085 Personen bezw. 750 891 Mk. in 1873, betrug 1874 im ersten Jahre nach Eröffnung der russischen Anschlussbahn 722 362 Personen mit 820 191 Mk., erreichte betreffs der Personenzahl in 1885 das bisherige Maximum von 791 549 Personen und die höchste Fahrgeldeinnahme mit 965 871 Mk. in 1878. — Die Betriebsausgaben haben sich überaus günstig gestaltet, sie bewegten sich gegenüber der Bruttoeinnahme zwischen 38,75 % in 1883 und 56,28 % im ersten Betriebsjahre 1869. Die Betriebsüberschüsse setzten in 1869 mit 616 217 Mk. ein, betrugen in 1870 bereits 947 763 Mk. und in 1873 die Summe von 1 251 249 Mk.; betreffs der späteren Jahre sind sie bereits vorstehend gelegentlich der Schwankungen besprochen worden. Dass die Gesellschaft nothgedrungen an Stelle unbegebener Actien schon zum Bau der Stammstrecke eine Anleihe von 12 000 000 Mk. aufnehmen musste, deren Bedienung bei einem Zinsfuss von 5 % und einer Amortisationsquote von ½ % schon im ersten Betriebsjahr 600 000 Mk. und in den folgenden Jahren 660 000 Mk. erforderte, beeinträchtigte selbstredend die Dividendenzahlung gewaltig. Hätte die Gesellschaft, wie geplant, das ganze erste Baucapital durch Ausgabe von Actien aufgebracht, so würde schon die zur Bedienung der ersten Anleihe erforderliche Summe für die beabsichtigt gewesenen 19 500 000 Mk. St.-Pr.-Actien jährlich eine Dividende von etwa 3⅓ % ergeben haben, während diese nun zum ersten Male aus 1874, von da an aber auch stets, eine solche erhalten konnten. Diese Actiensorte hat statutengemäss eine Vorzugsdividende von 5 % mit Recht auf Nachzahlung zu beanspruchen, und wie wohl alle Gesellschaften legte auch die hiesige diese Bestimmung dahin aus, dass die Nachzahlungen der rückständigen Dividenden derjenigen des laufenden Jahres vorgehen, weshalb sie die aus 1874 zahlbaren 3½ % auf das Jahr 1869 verrechnete. Dies Verfahren verursachte einen Prozess, welcher durch alle Instanzen bis zum Oberhandelsgericht in Leipzig durchgetrieben wurde, und dieses entschied unterm 13. April 1875 dahin, dass die Dividende zunächst auf den Coupon desjenigen Jahres zu zahlen sei, in welchem sie verdient worden. Diese Entscheidung war selbstredend für die Ostpreussische Südbahngesellschaft bindend und ist für alle Anderen mit gleichen statutarischen Bestimmungen massgebend geworden. Die Dividenden der einzelnen Jahre stellten sich einschliesslich der Nachzahlungen, wie folgt:

pro	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878
St.-Actien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 %
St.-Pr.-Actien	0	0	0	0	0	3,50	7,50	5,50	13,66	14,33 %

pro	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
St.-Actien	0	0	0	4	5,83	2,75	5	0	0	6 %
St.-Pr.-Actien	9	2,50	6,50	7,50	5	5	5	2	7,50	5,50 %

Für die St.-Actien stellt sich somit die Dividende im Durchschnitt auf 1,18 %, und die St.-Pr.-Actien haben während der zum Bericht gezogenen 20 Betriebsjahre im Ganzen 100 % erhalten, so dass die statutenmässige Dividende von 5 % genau gedeckt ist.

Bei dem hohen Betrage der Anleihen mit zusammen 22 200 000 Mk. ist der Zinsfuss dieser auf das finanzielle Endresultat von wesentlichem Einfluss. Es ist deshalb hier nochmals darauf hinzuweisen, dass derselbe bei allen hier behandelten vier Emissionen ursprünglich 5 % betragen hat und erst in den Jahren 1878 bis 1880 auf $4^1/_2$ % herabgesetzt worden ist. Dass sich bei der augenblicklichen Lage des Geldmarktes im Interesse der Actionäre durch eine weitere Herabsetzung des Zinsfusses grosse Summen ersparen liessen, fällt in die Augen, und die Gesellschaft hat sich schon seit Jahren hierum fortgesetzt, aber stets vergeblich bemüht. Der letzte Antrag aus Anfang 1890 ging auf Convertirung auf den jetzt fast als landläufig zu bezeichnenden Zinsfuss von $3^1/_2$ %, wodurch der Gesellschaft jährlich 222 000 Mk. erspart würden und die Dividende für beide Actiensorten fast 1 % höher gestellt werden könnte, indes der Bescheid auch auf diesen Antrag war ein abschlägiger.

Nach allen vorstehenden Erörterungen ist die Bahn trotz der bedeutenden Schwankungen des Güterverkehrs durchaus gut fundirt und kann der Zukunft ruhig entgegen sehen. Allergings hat sie ja mit der russischen Tarifpolitik zu rechnen, indes ist die Productionsfähigkeit gerade ihrer russischen Zufuhrgebiete eine so enorme und überdies das eigene Interesse der russischen Producenten so sehr auf die nächste und billigste Route über die Ostpreussische Südbahn hingewiesen, dass diese mit Sicherheit auf einen dauernden und hervorragenden Antheil an dem russischen Exportverkehr rechnen kann. Ausfälle werden sich wie bisher nur auf die wenigen von Missernten heimgesuchten Jahre beschränken. Dies Bewusstsein veranlasste denn auch die Gesellschaft bezw. die Generalversammlung, die 1886 vom Staat gemachte Offerte auf käufliche Ueberlassung der Bahn abzulehnen. Derselbe hatte für 4200 Mk. Nominalwerth St.-Actien 2700 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Consols und für 4200 Mk. Nominalwerth St.-Pr.-Actien 5100 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Consols geboten, was einer Rente von $2^1/_4$ % für die St.-Actien und von nur $4^1/_4$ % für die St.-Pr.-Actien gleichkommt.

Noch bleibt zu erwähnen, dass die Endstrecke von Lötzen bis zur russischen Grenze mit 64,12 km von 1883 ab bis zum 1. Juni 1890 secundär betrieben worden ist. Bei dem grossartigen Verkehr der Bahn erscheint dies auf den ersten Blick befremdend, indes ist, wie wir bei Besprechung der Verkehrsentwickelung gesehen haben, der Personenverkehr nach und aus Russland nicht erheblich, und auf den Güterzugsdienst ist wegen der so wie so geringeren Geschwindigkeit der Güterzüge der Secundärbetrieb ohne wesentlichen Einfluss, erzielte aber eine Verminderung der Betriebsausgaben.

Mit der Geschichte der Ostpreussischen Südbahn hängt noch diejenige der bei ihrer Station Fischhausen (zwischen Pillau und Königsberg) abzweigenden Bahn nach Palmnicken zusammen. Dieselbe ist bereits auf Seite 893 u. ff. eingehend behandelt, und so sei hier nur kurz angeführt, dass sie im Jahre 1883 seitens der Ostpreussischen Südbahngesellschaft auf Kosten der königlichen Domänenverwaltung für 660 000 Mk. gebaut worden ist und seitens Ersterer für eigene Rechnung, jedoch unter einer gewissen Garantie betreffs der Jahresbruttoeinnahme betrieben wird, sowie dass die Jahre 1884 bis 1887 der Ostpreussischen Südbahn einen Reinüberschuss von 54 193 Mk., das Jahr 1888 aber ein Deficit von 5859 Mk. erbrachten.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888, wie folgt: Erneuerungsfonds 4 471 729 Mk., Reservefonds I A 30 876 Mk., Reservefonds I B 30 000 Mk., der Reservefonds II (Bilanz-) wird nur rechnerisch mit ausgeloosten Pr.-Obligationen belegt. An Betriebsmitteln waren zu demselben Zeitpunkt 57 Locomotiven, 74 Personen- und 1762 Lastwagen vorhanden. Das Beamten- und Arbeiterpersonal belief sich auf 1659 Köpfe.

Ueber den Rahmen unserer Arbeit hinaus ist noch anzuführen, dass die Gesellschaft mit Privileg vom 18. Februar 1889 zur Vermehrung der Betriebsmittel eine Anleihe von 700 000 Mk. aufgenommen hat, deren Zinsfuss jedoch auf $3\frac{1}{2}$ % genehmigt worden ist.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Königsberg i. Pr.; die Repräsentanten derselben sind der Verwaltungsrath und die Direction; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 13 500 000 Mk. St.-Actien und 13 500 000 Mk. St.-Pr.-Actien à 600 Mk.; je 5 Actien 1 Stimme bis zu 10 Stimmen auf Grund von 50 Actien, darüber hinaus je 10 Actien 1 Stimme, eigenes Maximalstimmrecht 55 Stimmen und in Vertretung nochmals 55 Stimmen; ordentliche Generalversammlung alljährlich einmal in den ersten 6 Kalendermonaten. Dividenden: St.-Pr.-Actien 5% Vorzugsdividende mit Recht auf Nachzahlung, hierauf St.-Actien gleichfalls

bis 5%, vom Rest der dritte Theil zur Tilgung der Staatssubvention, das Uebrige an die St.-Actien bis zu $1^2/_3$% Dividende, und das Weitere unter St.- und St.-Pr.-Actien gleichmässig pro rata der Beträge. Dividendenzahlung spätestens vom 1. August ab; Verj. 4 Jahre nach Ft. Bei Auflösung St.-Pr.-Actien betreffs etwaiger Dividendennachzahlung und Capital vor St.-Actien zu befriedigen. Stand der Staatssubvention ult. 1890: 1 035 575 Mk. — Pr.-Obligationen ult. 1890 in Umlauf: Emission I von 1867: 9 901 200 Mk.; Em. II von 1870: 3 616 500 Mk.; Em. III von 1873: 2 674 200 Mk.; Em. IV von 1877: 2 754 000 Mk.; hiervon Em. I, II, III in Stücken zu 300 und 1500 Mk., Em. IV zu 500 und 2000 Mk., für alle 4 Emissionen gleichmässig: Zf. $4^1/_2$%; Zt. 2. 1. und 1. 7.; Tilgung mit $^1/_2$% plus Zinszuwachs; Ausl. im April auf 1. Juli mit Zinsen bis ult. Juni; Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke 11 Jahre nach Ausl.; Vorzugsanleihescheine (Pr.-Oblig.) von 1889: 700 000 Mk. à 500 Mk.; Zf. $3^1/_2$%; Zt. 2. 1. und 1. 7.; Tilgung von Januar 1894 ab mit $^1/_2$% plus Zinszuwachs. Ausl., Auszahlung und Verj. wie bei den ersten. — Zahlstellen: In Königsberg die Gesellschaftskasse und J. Simon Ww. & Söhne; in Berlin: Berliner Handelsgesellschaft und Discontogesellschaft sowie Arons & Walter; in Frankfurt a. M.: M. A. von Rothschild & Söhne. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Berliner Börsenzeitung, Ostpreussische Zeitung, Königsberger Hartungsche Zeitung. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ, Reservefonds I nach Ermessen des Verwaltungsraths, nicht über $^1/_{10}$% des Anlagecapitals, aufzusammeln auf 600 000 Mk., seitens der Gesellschaft ohne Aenderung der Rücklagen in A und B zerlegt, Ersterer für bauliche Anlagen und Betriebsmittel, Letzterer für Unfallkosten; Bilanzreservefonds wird nur rechnerisch mit ausgeloosten Obligationen belegt. — Besteuerung und Ankauf: Nach allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen. — Börse: St.-Actien in Berlin, Dresden, Königsberg und Leipzig, Cours ult. 1890: 84%; St.-Pr.-Actien in Berlin, Königsberg und Leipzig, Cours 113,10%; Pr.-Oblig. $4^1/_2$ procentige in Berlin und Königsberg, Cours 102,25%; 3% procentige ebenda, Cours 94,50%. — Dividende pro 1889: St.-Actien 3%, St.-Pr.-Actien 5%.

Geographie. Die Bahn ist 242,84 km lang, gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Ostpreussen und in orographischer Beziehung dem norddeutschen Tieflande an, wobei jedoch für den südöstlichen Theil der Bahn die preussische Seenplatte in Geltung kommt. Sie beginnt bei Pillau und führt von hier auf der schmalen samländischen Landzunge, welche westlich von der offenen Ostsee und östlich vom Frischen Haff bespült wird, in nördlicher Richtung bis Station Fischhausen, wo die weiter unten zu behandelnde Bahn nach Palmnicken abgeht. Alsdann sich nach Osten wendend, trifft sie auf den Eisenbahnknotenpunkt Königsberg und überschreitet innerhalb der Stadt den Pregelstrom. Sie selbst hat hier zwei Bahnhöfe, den Südbahnhof und den Licentbahnhof, steht aber auch mit dem „Hauptbahnhofe“ der preussischen Staatsbahnverwaltung, in welchem die Linien von Danzig, von Eydtkuhnen und von Labiau einfallen, in Gleiseverbindung und ausserdem geht von Königsberg von dem Cranzer Bahnhofe die Königsberg-Cranzer Privatbahn aus. Von Königsberg aus verfolgt die Bahn bis zu ihrem Endpunkt südöstliche Richtung, führt hierbei über Preussisch Eylau, überbrückt bei Bartenstein die Alle, tritt dann auf die hügelige preussische Seenplatte, kreuzt bei Korschen die Staatsbahnlinie Thorn-Insterburg, geht bei Lötzen zwischen dem Mauer- und Löwentinsee hindurch, welche Landenge durch die Festung Boyen gesperrt ist, führt weiter über Lyck, überschreitet hier

zweimal den gleichnamigen Fluss, schneidet gleichzeitig die Staatsbahnlinie Allenstein-Lyck-Insterburg und findet auf der russischen Grenze hinter Prostken Fortsetzung in der russischen Südwestbahn über Grajewo und Bialystock nach Brest Litewsk. Die Bahn ist durchweg eingleisig. Die Steigungsverhältnisse sind günstig, indem nur 3 km Steigungen über 1 : 200 bis 1 : 150 hinauf haben, und nur an der Pregelbrücke zu Königsberg beträgt die Steigung 1 : 60.

Fischhausen-Palmnicken ist 18,43 km lang und liegt auf der politisch zur Provinz Ostpreussen und orographisch zum norddeutschen Tieflande gehörigen Halbinsel Samland. Sie führt von Fischhausen aus in nordwestlicher Richtung bis zu ihrem an der Meeresküste gelegenen Endpunkt Palmnicken, ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 200 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

Geschichte. Nachdem 1878 seitens des Reichs die Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung und 1879 seitens des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin Normativbestimmungen für die Bewilligung von Unterstützungen aus Landesmitteln zum Bau von Neben- und Secundärbahnen erlassen worden waren, constituirte sich am 5. September 1879 eine aus den drei Städten Parchim, Ludwigslust und Neustadt i. M. und dem Eisenbahnunternehmer Bachstein in Berlin gebildete Actiengesellschaft zwecks Erbauung einer normalspurigen Secundärbahn von Parchim südwestlich über Neustadt nach Ludwigslust (Station der Linie Berlin-Wittenberge-Hamburg). Dieselbe erhielt am 23. Januar 1880 die Concession, und schon am 15. Juni 1880 erfolgte die Eröffnung der 26,05 km langen Linie. — Das gesellschaftsseitige Anlagecapital war auf 690 000 Mk. in St.-Actien und die à fonds perdu gewährte Landesbeihülfe auf 521 000 Mk. festgesetzt worden, so dass das ganze Anlagecapital 1 211 000 Mk. und für 1 km 46 487 Mk. betrug. Bauausführung und Beschaffung der Betriebsmittel war durch den genannten Bauunternehmer für den Pauschalbetrag von 1 150 000 Mk., die Grunderwerbung aber von der Gesellschaft selbst besorgt worden. Der Betrieb wurde zunächst auf die Dauer von zehn Jahren bis zum 1. Juli 1890 pachtweise gleichfalls an Bachstein überlassen. Da dieser erste Vertrag inzwischen abgelaufen und der neue auf anderer Grundlage abgeschlossen ist, so genügt hier anzuführen, dass nach dem ersten der Pächter eine feste Pachtsumme von jährlich 20 700 Mk., bei einer Bruttoeinnahme über 130 000 Mk. aber noch die Hälfte dieses Mehr bis zu 29 200 Mk. im Ganzen und ferner zur Dotirung des Erneuerungs- und des Reservefonds zusammen 9000 Mk. an die Gesellschaft zu

zahlen hatte Bei dem hervorragenden Interesse, welches die Gesellschaft an dem Zustandekommen der Mecklenburgischen Südbahn Parchim-Neubrandenburg hatte, übernahm sie von dieser 120 000 Mk. St.-Actien Lit. A und brachte ihrerseits den hierzu erforderlichen Geldbetrag im Jahre 1885 durch ein gleich hohes Anlehen bei der Stadt Parchim auf. Dasselbe ist mit 4 ½ % zu verzinsen und mit 1 ½ % zu amortisiren; da aber die mecklenburgischen Südbahnactien Lit. A bis 1899 mit einer 3 procentigen Zinsgarantie versehen sind, so kostet die Bedienung der Anleihe bis dahin nur 3 %, also 3600 Mk. jährlich. Deshalb wurde von da ab die jährliche Pachtsumme um diesen Betrag und ferner gleichfalls von 1885 ab um jährlich noch 200 Mk. als Zinsen für neue Gleiseanlagen auf der Station Spornitz erhöht.

Der Verkehr gestaltete sich von Anfang an über alles Erwarten günstig, und bei der geringen Belastung der Bahn mit zinsforderndem Anlagecapital ist sie eine der rentabelsten unter allen Lokalbahnen Deutschlands geworden, bei dem für die Gesellschaft ungünstigen ersten Vertrage aber ist dies hauptsächlich dem Betriebspächter zu Gute gekommen. Alle Verkehrszweige setzten von Anfang an mit verhältnissmässig beträchtlichen Zahlen ein und sind von Jahr zu Jahr gestiegen. Der Personenverkehr hat sich von 51 391 Personen mit 61 825 Mk. Einnahme in 1881 auf 74 743 Personen bezw. 70 430 Mk. in 1888, der Güterverkehr von 23 862 Tonnen und 69 001 Mk. Transporteinnahme auf 64 939 Tonnen bezw. 100 323 Mk., die Gesammtbruttoeinnahme aber von 134 698 Mk. auf 180 014 Mk. gesteigert. Und andererseits haben sich auch die Betriebsausgaben überaus günstig gestaltet; trotz der bedeutenden Verkehrssteigerung konnten sie nach und nach selbst ziffermässig erheblich herabgemindert werden, und in Procenten der Bruttoeinnahme stellte sich bei dem Anwachsen dieser dieses Verhältniss natürlich noch günstiger; sie bewegten sich zwischen 55,74 % in 1881 und 33,26 % in 1886. — Da die Jahresbruttoeinnahme stets über 130 000 Mk. betragen hat, so erhielt die Gesellschaft schon von der ersten halbjährigen Betriebsperiode 1880 an die erhöhte Pacht, doch sind, da diese auf ein Maximum von 29 200 Mk. (abgesehen von den Rücklagen in die Fonds und der späteren Erhöhung um 3800 Mk. zur Verzinsung der Anleihe etc.) bemessen war, die Dividenden immer ziemlich gleich geblieben. Die hohe Rentabilität der Bahn kam also, wie schon gesagt, nur dem Pächter zu Gute. Derselbe hat innerhalb der hier zu Bericht gezogenen 8 ½ Betriebsjahre für sich einen Reingewinn von 421 778 Mk. erzielt. Des Vergleichs halber und zur Beleuchtung des Pacht-

vertrages geben wir nachstehend ausser den zur Vertheilung gekommenen Dividenden auch noch diejenigen Procentsätze, welche bei Selbstbetrieb als Dividende hätten gezahlt werden können:

pro	1880 (1/2 Jahr)	81	82	83	84	85	86	87	88	im Ganzen
gezahlte Dividende	3	2,50	3	3,50	3,10	3,70	3,30	3,60	3,60	= 29,30 %
bei Selbstbetrieb	4,88	5,81	6,78	8,00	8,14	13,05	14,48	12,10	13,67	= 84,91 %

In der unteren Zahlenreihe macht sich mit 1885 die Eröffnung der anschliessenden Mecklenburgischen Südbahn bemerkbar, auf die wirklich gezahlte Dividende aber blieb sie ohne Einfluss.

Nach dem neuen Pachtvertrage, welcher nur bis ult. 1891 fest abgeschlossen ist und von da ab mit einjährigem Kündigungsrecht seitens beider Contrahenten stillschweigend weiter läuft, erhalten die Gesellschaft und der Pächter je die Hälfte der Bruttoeinnahme, wobei der Letztere sämmtliche Ausgaben, selbst die Bedienung der Anleihe zu leisten hat, so dass der Gesellschaft die ihr zustehende Hälfte ungeschmälert zur Vertheilung der Dividende verbleibt, die mit beträchtlichen Procentsätzen erscheinen wird.

Die Gesellschaftsfonds stellten sich ult. 1888, wie folgt: Erneuerungsfonds 77 311 Mk., Reservefonds 6679 Mk., Bilanzreservefonds 5111 Mk. An Betriebsmitteln waren zu demselben Zeitpunkt 3 Locomotiven, 4 Personen- und 13 Lastwagen vorhanden, und das Beamten- und Arbeiterpersonal zählte 34 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Parchim; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 690 000 Mk. St.-Actien à 500 Mk.; jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 4 und 30. 6.; Dividendenzahlung ab 1. Februar; Verj. 4 Jahre nach Ft. — Pr.-Obligationen nicht vorhanden. Die Anleihe ist bei der Stadt Parchim aufgenommen; Zf. 4½%, Tilgung mit 1½% plus Zinszuwachs. — Zahlstelle: Nur die Gesellschaftskasse. — Obligatorische Publicationsorgane: Der Deutsche Reichsanzeiger, die Mecklenburgischen Anzeigen, die Norddeutsche Post und das Ludwigsluster Wochenblatt. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds mit 8000 Mk., Reservefonds mit 1000 Mk. und aufzusammeln auf 20 000 Mk.; Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10% des Anlagecapitals. Das Baarvermögen desselben war 1889 dem Betriebsfonds einverleibt worden, doch soll er jetzt wieder baar dotirt werden. — Besteuerung und Ankauf: Während der Gültigkeitsdauer des ersten Pachtvertrages war die Gesellschaft nur zu den geringen Abgaben von Grundbesitz und Gebäuden und zu den Communalsteuern herangezogen, dürfte aber nach Ablauf desselben der Eisenbahnsteuer laut Gesetz vom 22. Januar 1881 (s. S. 81) unterliegen. Ankaufsrecht des Staats und Verpflichtung zum Umbau als Vollbahn genau wie bei der Mecklenburgischen Südbahn (s. S. 1198). — Börse: Nicht eingeführt. — Dividende pro 1889: 4½% durch Auflösung des Bilanzreservefonds ermöglicht.

Geographie. Die Bahn ist 26,08 km lang, gehört der politischen Eintheilung nach ganz dem Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin und orographisch dem norddeutschen Tieflande an. Sie beginnt auf dem Bahnhofe Ludwigslust der jetzt preussischen Staatsbahnlinie Wittenberge - Hamburg und bildet gewissermassen die Fortsetzung der neuen mecklenburgischen Staatsbahnlinie von Dömitz nach Ludwigslust, hat nordöstliche Richtung, überbrückt bei Neustadt i. M. die Elde und findet von Parchim aus Fortsetzung in der Mecklenburgischen Südbahn nordöstlich nach Waren - Neubrandenburg. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat auf 3 km Steigungen über 1 : 200 bis 1 : 100 herauf und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Pasing-Starnberger Eisenbahn.

Diese Bahn wird in den statistischen Jahresberichten des Reichseisenbahnamtes, des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen und der Generaldirection der königlich bayerischen Staatseisenbahnen bis auf die neueste Zeit fortgesetzt als „Pachtbahn“ geführt, ist in Wirklichkeit aber bereits 1861 definitiv in das Eigenthum des bayerischen Staates übergegangen. Sie hätte deshalb schon im zweiten Theile unseres Werkes Aufnahme finden und im dritten Theile bei den bayerischen Staatsbahnen in deren Eigenthumslänge sowie bei der Schlusssumme auf Seite 1008 eingerechnet werden müssen, indes waren unsere Erhebungen über das eigentliche Eigenthumsverhältniss bei Abschluss derselben noch nicht beendigt.

Geschichte. Nachdem bei Berathung des ersten bayerischen Staatsbahngesetzes von 1843 die Frage über Concessionirung von Zweigbahnen an Privatunternehmer mit staatsseitiger Unterstützung erörtert und bejaht worden war, erhielt der königliche Baurath Himbsel in München unterm 25. September 1849 die Allerhöchste Concession zur Erbauung einer Bahn von der Staatsbahnstation Pasing westlich von München nach dem durch seine Naturschönheiten berühmten Starnberger See. Der Concessionär hatte ursprünglich beabsichtigt, diese Bahn als Actienunternehmen herzustellen, doch schlugen seine Bemühungen zur Bildung einer Gesellschaft fehl. Als aber die Staatsbahnverwaltung im Vertrage vom 5. November 1853 sich bereit erklärt hatte, die Bahn pachtweise in Betrieb zu nehmen, gab die königliche Bank in Nürnberg dem Concessionär das erforderliche Anlagecapital im Betrage von 900 000 fl. = 1 512 857 Mk. als hypothekarisches Darlehen. Hiermit führte Letzterer den Bau selbst aus, so dass die erste Theilstrecke Pasing-Planegg am 21. Mai, die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung von 20,46 km aber am 28. November 1854 eröffnet werden konnte. Den Betrieb übernahm von Anfang an pachtweise die Staatsbahnverwaltung gegen Zahlung von jährlich 45 000 fl. als 5 % Verzinsung des aufgewendeten Anlagecapitals, stellte Beamte und Betriebsmittel und trug nicht allein die Unterhaltungskosten, sondern auch die Aufwendungen für Erweiterungs- und Ergänzungsbauten. Nachdem bei den später concessionirten Pachtbahnen die Staatsbahnverwaltung die bezüglichen Verträge durchweg derartig formulirt hatte, dass sie durch die Jahrespacht das Anlagecapital nicht allein verzinste, sondern auch amortisirte,

und dass die Bahnen nach Beendigung der Amortisation ohne weitere Entschädigung dem Staat zu Eigenthum zufielen, wünschte sie auch den Vertrag mit dem Baurath Himbsel entsprechend zu ändern, doch verhielt sich dieser stets ablehnend. Bei dem bedeutenden Verkehr der Bahn erhielt dieselbe nämlich nicht allein relativ fortgesetzt höheren Werth, sondern der Werth derselben stieg durch die wiederholt erforderlichen Erweiterungsbauten zu Lasten der Staatsbahnverwaltung, zu Gunsten aber des Eigenthümers auch absolut immer mehr. Erst nach dem Tode des ursprünglichen Concessionärs kam unterm 6. August 1861 mit dessen Erben ein neuer Vertrag zu Stande, inhaltlich dessen das Anlagecapital der Bahn zu deren Gunsten auf 1 000 000 fl. und die jährliche Pacht auf 4 1/2 % Zinsen plus 1/2 % Amortisation, mithin also auf 50 000 Gulden = 85 714 Mk. festgesetzt und weiterhin vereinbart wurde, dass nach Beendigung der Amortisation die Bahn am 1. Januar 1910 nunmehr ohne weitere Entschädigung dem Staat zu vollem Eigenthum zufallen sollte. Indes wurde schon unter dem 7. Dezember desselben Jahres 1861 ein neuer Vertrag abgeschlossen, nach welchem der Staat schon jetzt und zwar mit Rechnung per 1. Januar 1861 die Bahn käuflich zu Eigenthum erwarb, indem er den Mehrbetrag des neuerdings festgestellten Bahnwerthes über das hypothekarische Darlehen der königlichen Bank mit 100 000 fl. an die Himbselschen Erben herauszahlte und an deren Stelle Verzinsung und Amortisation des Darlehens der königlichen Bank gegenüber als Selbstschuldner übernahm.

Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn.

Geschichte. Das Project einer Eisenbahn von der gewerbreichen Stadt Neuruppin nach der zunächst gelegenen Station Paulinenaue der damaligen Berlin-Hamburger Eisenbahn war schon Anfang der 70er Jahre aufgestellt worden, indes hatten die Vorarbeiten die Rentabilität dieser Linie als Vollbahn fraglich erscheinen lassen, und so wurde dasselbe zunächst vertagt. Nachdem aber 1878 die Normen für Erbauung von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung eingeführt waren, bildete sich 1879 zur Verwirklichung des Projectes eine Actiengesellschaft unter obigem Namen und erhielt unterm 8. Oktober desselben Jahres die Concession zum Bau und Betrieb der genannten Linie als normalspurige Secundärbahn. Das Grundcapital wurde auf 1 700 000 Mk. je zur Hälfte in St.- und Pr.-St.-Actien festgesetzt. Dasselbe war von vornherein zum weitaus grössten Theil seitens der Provinz Brandenburg, der interessirten Kreise Ruppin und Osthavelland, der Stadt Neuruppin, der Domäne Fehrbellin und der Eisenbahnunternehmer Reymer & Masch in Berlin übernommen worden. Bauausführung und Beschaffung der Betriebsmittel erfolgte seitens der genannten Firma in Generalentreprise gegen kostenlose Aushändigung der ihrerseits gezeichneten 710 000 Mk. Actien und Ueberweisung auch des übrigen Theiles vom Anlagecapital in baar und die Eröffnung der

28,08 km langen Linie erfolgte am 12. September 1880. Die kilometrische Belastung beträgt somit 60 541 Mk. — Die Gesellschaft hatte ursprünglich auch den Betrieb der Bahn bis zum 1. April 1885 an die genannten Bauunternehmer verpachtet, indes versagte der Ressortminister seine Genehmigung hierzu. In finanzieller Beziehung hielt sich jedoch die Gesellschaft an den bereits abgeschlossenen Vertrag gebunden, so dass bis zu dem genannten Zeitpunkt der Betrieb gewissermassen für Rechnung der Unternehmer besorgt wurde. Dieser Vertrag gipfelte darin, dass die Unternehmer sämmtliche Bruttoeinnahmen erhalten, ihrerseits aber auch alle Betriebsausgaben tragen, die Dotirung der statutenmässigen Fonds besorgen, der Gesellschaft für die eigenen inneren Verwaltungsunkosten 9000 Mk. und als eigentliche Pachtsumme für die im Privatbesitz befindlichen 70 000 Mk. Pr.-St.-Actien alljährlich 4 %, im Uebrigen aber auf die ersten 1 ½ Betriebsjahre 3 % des anderweitigen Actiencapitals, für das volle zweite Jahr 3 ⅓ %, für das dritte Jahr 3 ⅔ % und für das vierte Jahr (1884/85) 4 % zahlen sollten. Nachträglich aber wurde vom 1. April 1881 ab vereinbart, dass die Pr.-St.-Actien diejenige Dividende zu Lasten der Unternehmer erhielten, welche ihnen nach dem Reinüberschuss unbekümmert um den bisherigen Vertrag zustände. — Der Verkehr gestaltete sich von Anfang an verhältnissmässig sehr günstig, so dass sich das Anlagecapital durch den vertheilbaren Ueberschuss mit Ausnahme der ersten 6 monatlichen Betriebsperiode mit 4,50 bis 5,10 % verzinst hat. Der Personenverkehr speciell setzte im ersten vollen Betriebsjahre 1881/82 mit 128 024 Personen und 101 468 Mk. ein und hat bei mehrfachen Schwankungen das Maximum von 135 698 Personen in 1888/89 bezw. mit 110 307 Mk. in 1887/88 erreicht. Der Güterverkehr unterlag gleichfalls Schwankungen, hat sich aber abgesehen von diesen von 30 856 Tonnen mit 77 599 Mk. in 1881/82 auf 61 325 Tonnen mit 118 438 Mk. in 1888/89 entwickelt und hierbei den Personenverkehr bislang in zwei Jahren überflügelt. Die Gesammtbruttoeinnahme ist von 194 209 Mk. in 1881/82 auf 235 195 Mk. in 1888/89 gestiegen, ist dabei aber auch Schwankungen unterworfen gewesen. Die Betriebsausgaben endlich bewegten sich zwischen 89 901 Mk. in 1881/82 und 134 144 Mk. in 1888/89, gegenüber den Bruttoeinnahmen aber zwischen 46,17 % in 1882/83 und 57,03 % in 1888/89. Der nach Dotirung der vorgeschriebenen Fonds verbliebene Ueberschuss gestattete unter der Gültigkeit des vorerwähnten Pachtvertrages bis zum 1. April 1885 in den einzelnen Jahren die Vertheilung folgender Dividenden und Gewinnantheile der in Rede stehenden Unternehmer:

pro	1880/81 (6 Monate)	81/82	82/83	83/84	84/85	85/86	86/87	87/88	88/89
St.-Actien	3	3	3,33	3,66	4	4,50	4,50	4,50	4,50 %
Pr.-St.-Actien	4	4,90	5,10	4,90	4,70	4,50	4,50	4,50	4,50 %

Reymer & Masch 8500 16150 14023 10483 4580 Mk.

Ohne das Vertragsverhältniss zu den Unternehmern hätten pro 1880/81 die St.-Actien 3,75 % und die Pr.-St.-Actien 4 %, seitdem aber auch die St.-Actien dieselbe Dividende erhalten können, wie die Pr.-St.-Actien in Wirklichkeit erhalten haben. Nach der ganzen Gestaltung des Güterverkehrs ist dieser zweifellos noch in der Entwickelung begriffen und damit die Gewissheit auf Fortschreiten der Rentabilät des Unternehmens gegeben; auch dürfte die Verlängerung der Bahn, event. seitens des Staates, nach Norden nur eine Frage der Zeit sein.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888/89, wie folgt: Erneuerungsfonds 136 190 Mk, Nebenerneuerungsfonds 25 700 Mk., Specialreservefonds 16 753 Mk., Bilanzreservefonds 11 475 Mk. An Betriebsmitteln waren zu demselben Zeitpunkt 4 Locomotiven, 5 Personen- und 19 Lastwagen vorhanden. Das Beamten- und Arbeiterpersonal belief sich auf 66 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Neuruppin; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital ult. 1890: 850 000 Mk., St.-Actien à 500 Mk. bezw. in Actienantheilen à 250 Mk. und 850 000 Mk. Pr.-St.-Actien à 500 Mk. Beide Sorten sind ausnahmsweise auf den Namen des Inhabers ausgefertigt. Jede volle Actie bezw. je 2 Actienantheile haben 1 Stimme ohne Beschränkung, ein einzelner Actienantheil à 250 Mk. aber berechtigt nur zur Theilnahme an der Generalversammlung ohne Stimmrecht; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 7. und 30. 9. Pr.-St.-Actien 4 % Vorzugsdividende ohne Recht auf Nachzahlung, hierauf St.-Actien gleichfalls bis 4 %, Rest unter alle Actien gleichmässig. Dividendenzahlung spätestens vom 1. 11. ab. Verj. 4 Jahre nach Ft. Ueber das Verhältniss der Actiensorten untereinander bei Auflösung der Gesellschaft enthält das Statut keine Bestimmung. — Pr.-Obligationen nicht vorhanden. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse in Neuruppin, die Stationskasse in Fehrbellin und die Kur- und Neumärkische Ritterschaftliche Darlehenskasse in Berlin. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Berliner Börsenzeitung, Märkische Zeitung und Osthavelländisches Kreisblatt. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ, Specialreservefonds desgl., gegenwärtig mit 1700 Mk., aufzusammeln auf 100 000 Mk., Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Grundcapitals; ferner seit 1886/87 Nebenerneuerungsfonds nach Beschluss des Aufsichtsraths, zuletzt mit 10 000 Mk. — Besteuerung, Ankauf etc.: Nach allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen; auch kann die Gesellschaft bei einer durchschnittlichen Bruttoeinnahme von 16 000 Mk. pro 1 km in drei aufeinander folgenden Jahren zur Herstellung des zweiten Gleises veranlasst worden. Ferner ist sie verpflichtet, auf Anfordern des Ressortministers den Betrieb an eine an-

schliessende Bahn gegen den durchschnittlichen Reinertrag der letzten 5 Jahre, mindestens aber gegen 4 ½ % des Anlagecapitals zu überlassen und endlich auf Anfordern die Bahn zur Vollbahn umzubauen, oder Eigenthum und Betrieb dieser gegen Erstattung des Anlagecapitals, bezw. nur den Betrieb gegen vorige Sätze an einen anderen Unternehmer abzutreten. — **Börse:** St.-Actien an keiner, Pr.-St.-Actien in Berlin; **Cours ult. 1890:** 106,90 %. — **Dividende pro 1889/90:** St.- und Pr.-St.-Actien 5 %.

Geographie. Die Bahn ist 28,08 km lang, liegt in dem hier wellenförmigen norddeutschen Tieflande und gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Brandenburg an. Sie beginnt auf dem Bahnhofe Paulinenaue der jetzt preussischen Staatsbahnlinie Berlin - Hamburg, überschreitet bei fortgesetzt nördlicher Richtung zunächst den Osthavelländischen Hauptcanal, dann bei Fehrbellin den alten Rhin und den Rhincanal, durchzieht das dazwischen liegende Rhinluch, tritt bei Treskow an den Ruppiner See und begleitet denselben auf dem westlichen Ufer bis zu ihrem Endpunkte Neuruppin. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat auf 3,7 km Steigungen zwischen 1 : 200 bis 1 : 100 und auf 3 km solche über 1 : 100 bis 1 : 80 herauf. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 2 Minuten pro 1 km.

Peine-Ilseder Eisenbahn.

Geschichte. Das bei dem Dorfe Gross-Ilsede gelegene Eisenhüttenwerk Ilseder Hütte ist von der Eisenbahnstation Peine der Linie Hannover-Braunschweig rund 8 km entfernt. Dies veranlasste für die An- und Abfuhr der Güter selbstredend erhebliche Schwierigkeiten und bedeutende Kosten, und man bemühte sich deshalb um die Herstellung einer Eisenbahn von Gross-Ilsede nach Peine. Die Concession hierzu wurde seitens der zuständigen Regierung des damaligen Königreichs Hannover unterm 14. Juli 1864 an die Firma G. L. Meyer in Celle und Genossen ertheilt, welche ihrerseits die Bauausführung für Rechnung der Bergbau- und Hüttengesellschaft Ilseder Hütte besorgten und hierfür von Letzterer die Summe von 456 600 Mk. in 5 procentigen amortisirbaren Obligationen erhielten. Die Eröffnung der 7,95 km langen Strecke erfolgte am 1. Juli 1866, und zwar diente dieselbe von Anfang an dem vollen öffentlichen Verkehr. Zunächst wurde sie mit Pferden betrieben, 1872 aber Locomotivbetrieb und dann 1873 bereits eine Art Secundärbetrieb eingeführt. Das Anlagecapital der Bahn, welche einen Vermögensbestandtheil des Gesammtunternehmens der genannten Hüttengesellschaft bildet, hat sich im Lauf der Zeit bis ult. 1888 einschliesslich der Aufwendungen für die Betriebsmittel und für die speciell für die Bahn erforderlichen Gebäude und Inventarien auf 950 000 Mk., mithin für 1 km auf 119 497 Mk. erhöht. Diese Angaben sind uns von der Eigenthümerin gemacht; die

Statistik des Reichseisenbahnamtes dagegen bringt fortgesetzt nur 673 604 Mk., das ist aber nur diejenige Summe, welche ausschliesslich für den Bahnkörper aufgewendet worden ist.

Selbstredend bildet der Güterverkehr bei Weitem die Haupteinnahmequelle, und es erscheinen hierbei als Haupttransportartikel Kohlen, Roheisen und Eisensteinschlacken. Bis zum Jahre 1880 ist eine besondere Verkehrsstatistik für die Bahn nicht geführt worden, weshalb sich auch unsere Angaben nur auf die Zeit von 1880 bis 1888 erstrecken. Innerhalb dieser Zeit bewegte sich der Personenverkehr zwischen 21 329 Personen mit 5793 Mk. Fahrgeldeinnahme in 1880 und 40 371 Personen bezw. 10 950 Mk. in 1888, der Güterverkehr zwischen 307 595 Tonnen und 105 418 Mk. Transporteinnahme in 1880 und 388 969 Tonnen bezw. 130 015 Mk. in 1884 und die Gesammtbruttoeinnahme zwischen 113 131 Mk. in 1880 und 144 946 Mk. in 1884. Die Betriebsausgaben schwankten im Verhältniss zur Bruttoeinnahme zwischen 67,63 % in 1880 und 76,17 % in 1883 und haben im Durchschnitt 71,14 % betragen. Der hiernach verbliebene ziffermässige Ueberschuss bewegte sich zwischen 33 261 Mk. in 1881 und 44 527 Mk. in 1885 und hat das jeweilige volle Anlagecapital in den einzelnen Jahren wie folgt verzinst:

pro 1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
4,34	3,93	4,51	3,79	4,74	4,81	3,72	4,51	4,35 %

An Betriebsmitteln waren ult. 1888 vorhanden 5 Locomotiven, 2 Personen- und 28 Lastwagen, und das Beamten- und Arbeiterpersonal belief sich auf 42 Köpfe.

Geschäftliches. Wie vorstehend bereits angegeben, bildet die Bahn einen Bestandtheil des Gesammt-Unternehmens der Bergbau- und Hüttengesellschaft Ilseder Hütte. Die Bezahlung des ursprünglichen Anlagecapitals an die Erbauer der Bahn im Betrage von 456 600 Mk. erfolgte in 5 procentigen, auf die Bahnanlage ausgefertigten Obligationen, indes waren dieselben bereits 1883 völlig amortisirt, und zwar waren Verzinsung und Amortisation stets aus den Fonds des Gesammtunternehmens bewirkt, die Betriebsüberschüsse der Bahn dagegen immer ganz an dieses abgeführt worden. Besondere Fonds werden für die Bahn nicht geführt.

Geographie. Die Bahn ist 7,96 km lang, liegt im norddeutschen Tieflande und gehört der politischen Eintheilung nach dem Regierungsbezirk Hildesheim der Provinz Hannover an. Sie beginnt bei dem Dorfe Gross-Ilsede, führt in nördlicher Richtung ohne nennenswerthe Terrainhindernisse nach Peine, wo sie auf dem nunmehr preussischen Staatsbahnhofe einmündet, ist als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 ½ Minute pro 1 km betrieben und hat eine Maximalsteigung von 1 : 200.

Pfalzburger Strassenbahn.

Geschichte. Unterm 22. Juli 1881 hatte die Rappoltsweiler Strasseneisenbahngesellschaft die Concession zu einer Schmalspurbahn von der Station Lützelburg der Reichsbahnlinie Vendenheim-Metz nördlich nach Pfalzburg und Wilsberg mit Abzweigung nach dem Canalhafen bei Lützelburg erhalten, die Verwirklichung dieses Unternehmens schliesslich aber der zu diesem Zweck am 1. Juli 1883 neu gebildeten Pfalzburger Strassenbahngesellschaft überlassen. Das Anlagecapital derselben wurde auf 300 000 Mk. Actien und 300 000 Mk. in 5 procentigen Pr.-Obligationen festgesetzt, so dass sich bei einer Baulänge von 9,33 km die kilometrische Belastung auf 64 309 Mk. stellte. Die Eröffnung der Bahn erfolgte am 1. September 1883. — Als Hauptfactor des Verkehrs waren die Transporte aus den Steinbrüchen bei Pfalzburg und Wilsberg gedacht und deshalb schon vorher Verhandlungen mit den Besitzern der bedeutenderen Steinbrüche zwecks Sicherung dieser Transporte für die Bahn und Herstellung von Anschlussgleisen geführt worden. Trotzdem aber haben sich die Erwartungen der Gesellschaft betreffs dieser Steintransporte nicht erfüllt, da bei der — in Folge der Schmalspur der Pfalzburger Bahn — auf Station Lützelburg schon wieder erforderlichen Umladung und bei der geringen Entfernung bis dorthin nur ein kleiner Theil der überhaupt zum Versand kommenden Steintransporte der Bahn zugeführt werden. Dagegen hatte sich der Personen- und übrige Güterverkehr Anfangs fast besser gestaltet, als erwartet wurde, doch ist Ersterer später von Jahr zu Jahr wieder zurück gegangen. Nach der eigenen Lage des Unternehmens würden, da die ohnehin geringen Bruttoeinnahmen durch die bei den schwierigen Steigungs- und Krümmungsverhältnissen hohen Betriebskosten stark in Anspruch genommen werden, die Betriebsüberschüsse nicht einmal zur Bedienung der Pr.-Obligationen und Dotirung der Fonds ausreichen, indes hat die Gesellschaft für die ersten fünf vollen Betriebsjahre seitens der Landesregierung eine Jahressubvention von 10 000 Mk. erhalten. Dank dieser ist die Bedienung der Pr.-Obligationen stets möglich gewesen, die Dotirung des Erneuerungsfonds musste aber in 1886/87 unterbleiben, und eine Dividende konnte nur pro 1884/85 gezahlt werden. Dieselbe belief sich auf 4 %, während ohne die Landessubvention nur eine solche von $^2/_3$ % möglich gewesen wäre. — Der Personenverkehr setzte im ersten vollen Betriebsjahre 1884/85 mit 45 512 Personen und 15 912 Mk. Einnahme ein, ist aber buchstäblich Jahr für Jahr bis auf 37 994 Personen bezw. 12 860 Mk. in 1888/89

zurück gegangen. Bei dem Güterverkehr bilden, wie schon gesagt, die Steintransporte bei Weitem den wichtigsten Artikel, gegen welchen die anderen fast verschwinden. In 1884/85 belief sich der Güterverkehr auf 26 127 Tonnen und 35 577 Mk. Transporteinnahme, sank im nächsten Jahre auf 17 537 Tonnen bezw. 25 797 Mk., ist dann aber von Jahr zu Jahr wieder gestiegen und hat in 1888/89: 27 895 Tonnen mit 43 590 Mk. Transporteinnahme aufgewiesen. Betreffs der Gesammtbruttoeinnahme ist das Ergebniss des ersten vollen Jahres 1884/85 mit 62 314 Mk. nie wieder erreicht worden, das ungünstigste 1885/86 erbrachte nur 46 955 Mk. Auf ein Kilometer übertragen, bewegte sich die Bruttoeinnahme zwischen 6679 Mk. und 5032 Mk., ist also für eine Lokalbahn so kurzer Ausdehnung nicht ungünstig, indes absorbirten die Betriebsausgaben gar zu hohe Beträge, indem sie sich zwischen 70,08 % in 1884/85 und 86,56 % in 1888/89 bewegten. Bei höchster Bruttoeinnahme und geringster procentueller Betriebsausgabe war das erste volle Betriebsjahr 1884/85 betreffs des finanziellen Schlussresultats bei Weitem das günstigste; es wies einen Betriebsüberschuss von 18 657 Mk. auf, während das nächstbeste 1887/88 nur 11 565 Mk. und das ungünstigste 1888/89 gar nur 7831 Mk. Betriebsüberschuss brachte. Da schon die Verzinsung der Pr.-Obligationen jährlich 15 000 Mk. erfordert, so ginge die Gesellschaft einer traurigen Zukunft entgegen, doch wird sie durch die für Sommer 1891 in Aussicht stehende käufliche Uebernahme der Bahn seitens der Reichseisenbahnverwaltung davor bewahrt werden. Die hierüber gepflogenen Verhandlungen stehen laut Mittheilung des Gesellschaftsvorstandes kurz vor Abschluss, und wir nehmen deshalb von den Angaben über die organisatorischen Verhältnisse Abstand.

Geographie. Die Bahn liegt auf dem nördlichen Theil des Wasgenwaldes (Vogesen) und gehört der politischen Eintheilung nach dem Bezirk Lothringen an. Sie beginnt an dem Bahnhofe Lützelburg der Reichsbahnstrecke Vendenheim-Metz, überbrückt kurz darauf den Rhein-Marnecanal und führt in vorherrschend nördlicher Richtung über Pfalzburg bis Wilsberg, wo sie ohne Fortsetzung endet. Die Spurweite beträgt 1 m, die Maximalsteigung 1:33 und die Fahrgeschwindigkeit 4 Minuten pro 1 km.

Pfälzische Ludwigsbahn.

Geschichte. Schon in der allerersten Periode des Eisenbahnwesens, im Jahre 1837, wurde in kaufmännischen Kreisen der bayerischen Rheinpfalz die Herstellung einer Eisenbahn aus dem Bexbacher Kohlenrevier an der Westgrenze der Pfalz nach dem an der Ostgrenze derselben auf dem linken Rheinufer Mannheim

gegenüber angelegten Handels- und Hafenplatz „Rheinschanze“ angeregt, und als König Ludwig I. durch ein Rescript sein Einverständniss zur Bildung einer Actiengesellschaft für gedachten Zweck kund gab wurde das, nach den ersten Erhebungen auf 5 500 000 Gulden berechnete Anlagecapital ohne Schwierigkeiten gezeichnet. Darauf hin constituirte sich am 30. März 1838 die „Bayerische Eisenbahngesellschaft der Pfalz, Rheinschanz-Bexbacher Bahn“ und erhielt am 19. April 1838 die Allerhöchste Concession zum Bau einer Eisenbahn von der Rheinschanze aus über Speyer, Neustadt und Kaiserslautern bis an die pfälzisch-preussische Grenze hinter Bexbach zum Anschluss an die gleichzeitig projectirte preussische Staatsbahn von der Grenze über Neunkirchen nach Saarbrücken. — Unter den ersten Actienzeichnern hatten sich zum grossen Theil Mailänder Capitalisten befunden, doch traten diese vor Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten zurück. Nun stiess aber die anderweite Beschaffung des Baucapitals auf Schwierigkeiten, und erst nachdem der bayerische Staat für das erforderliche Bau- und Einrichtungscapital auf die Dauer von 25 Jahren, von Eröffnung des Betriebes an gerechnet, eine 4procentige Zinsgarantie bewilligt hatte, wurde das auf Grund neuerer Vorarbeiten mit 8 509 000 Gulden berechnete Anlagecapital völlig gezeichnet. Hierbei erhielt die Gesellschaft die Genehmigung, ihre Firma in „Pfälzische Ludwigsbahn“ umzuändern, und gleichzeitig wurde der Hafenplatz Rheinschanze unter dem Namen Ludwigshafen zur Stadt erhoben. Der Bau begann unter Leitung des als Erbauer der ersten deutschen Eisenbahn Nürnberg - Fürth uns bereits bekannten Bauraths Denis im Frühjahr 1845 und, nachdem beschlossen worden war, die Trace der Hauptbahn nicht über Speyer zu führen, sondern diese Stadt von Schifferstadt aus mittelst Zweigbahn in das Schienennetz zu ziehen, erfolgte die Eröffnung der ersten Theilstrecke Ludwigshafen-Schifferstadt-Neustadt und des Zweiges nach Speyer am 11. Juni 1847. Wegen der badisch-pfälzischen Unruhen stockten aber die späteren Ratenzahlungen auf das Actiencapital, und so nahm die Gesellschaft mit Privileg von 1848 ein 5procentiges Anlehen im Betrage von 2 000 000 Gulden auf, wobei sich der Staat mit 800 000 Gulden betheiligte. Mit den auf diese Weise flüssig gemachten Mitteln konnten die Bauarbeiten zu Ende geführt werden, so dass die ganze Bahn bis zur preussischen Grenze in einer Gesammtlänge von 116,02 km am 26. August 1849 dem Betriebe übergeben wurde. Nachdem die preussische Anschlussstrecke bis Neunkirchen am 15. September 1850 eröffnet worden war, übernahm die Pfälzische Ludwigsbahn bis zur Fertigstellung der ganzen Linie bis Saarbrücken (am 1. Dezember 1852) für die

Hälfte der Bruttoeinnahme den Betrieb auch auf dieser. — So wurde diese erste Bahn der Pfalz die Vermittlerin der grossen Massentransporte aus dem pfälzisch-preussischen Kohlenrevier bei Bexbach, ein Abfuhrweg der dortigen zahlreichen Eisen-, Stahl-, Blech-, Alaun- und Glashüttenwerke nach dem Rhein und ein Mittelglied der dem Weltverkehr dienenden Linie zwischen Deutschland und Frankreich. Ausserdem hatte sie aber bei der glücklichen Wahl ihrer Trace hohen volkswirthschaftlichen Nutzen für die ganze Rheinpfalz, da sie diese in ihrer ganzen Ausdehnung von Osten nach Westen durchzieht und sich hierbei bezüglich der Ausdehnung von Norden nach Süden fast in der Mitte hält. — Die erste Erweiterung erfuhr das Unternehmen in der 1852 concessionirten und 1853 eröffneten 18,48 km langen Linie von Ludwigshafen nördlich über Frankenthal bis an die grossherzoglich hessische Grenze gegen Worms im Anschluss an die seitens der „Hessischen Ludwigsbahngesellschaft“ von der Grenze über Worms nach Mainz gleichzeitig gebauten Linie. Hierdurch wurde eine neue Route für den französisch-mitteldeutschen Verkehr gewonnen, welche um so wichtiger war, als eine directe Verbindung über den Rhein bei Ludwigshafen damals noch nicht existirte. Auf beiden Linien nahm der Verkehr und besonders die Kohlentransporte schon bald solche Dimensionen an, dass bereits 1854 auf der ganzen Linie Bexbach-Ludwigshafen-Worms die Legung des zweiten Gleises erfolgen musste, während andererseits dieser Linie betreffs des Durchgangsverkehrs durch die 1860 eröffnete Rhein-Nahebahn Concurrenz erwuchs. — Durch die grossartigen volkswirthschaftlichen Erfolge der Bahn ermuthigt, traten auch Petitionen um Erbauung kleinerer Zweigbahnen aus den interessirten Kreisen an die Gesellschaft heran, und sie hat diesen nach Möglichkeit stets Rechnung getragen. So baute sie mit Concession von 1856 und mit Eröffnung in 1857 aus der Stammstrecke heraus die 11,13 km lange Linie Homburg-Zweibrücken und aus dieser mit Concession von 1862 bezw. Eröffnung in 1866/67 die 18,39 km lange Zweigbahn von Schwarzenacker westlich nach St. Ingbert, welches der Mittelpunkt fiscalischer Kohlengruben und der Sitz eines bedeutenden Eisenwerkes ist, sowie gleichfalls mit Concession von 1862 die 1864 eröffnete und 13,39 km lange Linie von Speyer südlich nach Germersheim. Ausserdem baute die Gesellschaft in Gemeinschaft mit der badischen Staatsbahnverwaltung eine feste, dem Eisenbahn- und dem Strassenverkehr gleichzeitig dienende Rheinbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim. Hierzu erhielt sie bayerischerseits 1862 die Concession, und die Eröffnung der Brücke erfolgte 1867, doch war im Januar 1863 bereits interimistisch

eine Trajectanstalt eingerichtet worden, welche dann nach Eröffnung der Brücke wieder abgetragen wurde. Der pfälzische Antheil an der Brückenbahn und an der Brücke beträgt $3{,}_{26}$ km und die im Anschluss an die Brücke angelegte Verbindungscurve südlich an die Linie nach Schifferstadt $0{,}_{37}$ km.

Zu dem Bau der Linie Ludwigshafen-Worms, zur Legung des zweiten Gleises auf den beiden Hauptlinien, zu den zuletzt aufgeführten Neubauten, zur Vermehrung der Betriebsmittel, sowie zu Erweiterungsbauten an den alten Strecken erhöhte die Gesellschaft ihr Actiencapital wiederum unter 4procentiger staatsseitiger Zinsgarantie um 3 150 000 Gulden und nahm ausser der schon weiter oben erwähnten Anleihe von 2 000 000 Gulden folgende Anleihen auf: Mit Privileg von 1851: 500 000 Gulden zu 5 %; mit Privileg von 1856: 700 000 Gulden zu 5 %; mit Privileg von 1857: 800 000 Gulden zu 4½ %; mit Privileg von 1861: 900 000 Gulden zu 4%; mit Privileg von 1862: 3 420 000 Gulden zu 4%; mit Privileg von 1865: 700 000 Gulden zu 4% und mit Privileg von 1869: 2 000 000 Gulden zu 5%. Ausserdem hatte sie zum Bau der Zweigbahn nach St. Ingbert mit Rücksicht auf das fiscalische Interesse dieser einen staatsseitigen Zuschuss von 180 000 Gulden à fonds perdu erhalten. Der Zinsfuss der drei ersten 5procentigen Anleihen wurde 1862 auf 4 % und derjenige der Anleihe von 1869 in 1877 auf 4½ % herabgesetzt.

Der hier behandelte Zeitraum von der Gründung des Unternehmens bis 1869 bildet eine in sich abgeschlossene Periode, indem per 1. Januar 1870 die den vier pfälzischen Eisenbahngesellschaften gehörigen Linien zu einer Verwaltung vereinigt wurden. Wir schliessen deshalb vorläufig die Bauthätigkeit der Pfälzischen Ludwigsbahn hier ab, wenden uns den Verkehrsverhältnissen dieser Periode zu und behandeln die Geschichte der Bahn von 1870 ab später unter dem Artikel „Vereinigte Pfälzische Eisenbahnen“. S. 1248.

Die Bedeutung der einzelnen Strecken geht schon aus den bisherigen Angaben hervor. Es erübrigt hier nur noch zu erwähnen, dass der Güterverkehr von Anfang an die Haupteinnahmequelle bildete, und von der Gütereinnahme wiederum die der Kohlentransporte fast regelmässig mehr als die Hälfte erbrachten, wobei gesagt sein mag, dass die Kohlen der hier zur Sprache kommenden Reviere hauptsächlich nach Süddeutschland und nach Frankreich ausgeführt werden, und nur ein geringer Theil seit 1860 mit der Rhein-Nahebahn nach Norden geht. Als bester Beweis für die Rentabilität und für das Vertrauen, dessen sich das Unternehmen erfreute, spricht der Umstand, dass die Actien II. Emission für Ludwigs-

hafen-Worms mit 125,75 % begeben werden konnten. Nur in den beiden ersten Betriebsjahren, in welchen die Folgen des Jahres 1848 noch auf Handel und Verkehr lasteten, waren auf Grund der Zinsgarantie geringfügige Zuschüsse seitens des Staats erforderlich geworden, doch konnten dieselben aus den Ueberschüssen der folgenden Jahre bis 1854 bereits wieder zurück erstattet werden. Von 1850 bis 1866 umfasste das Geschäftsjahr die Zeit vom 1. Oktober des laufenden bis zum letzten September des folgenden Jahres, während vorher und nachher und noch gegenwärtig dasselbe sich mit dem Kalenderjahr deckt. Die schnell wachsende Rentabilität des Unternehmens erhellt am besten aus folgender Dividendentabelle. Es erhielten die Actien:

pro 1849	1850	1850/51	1851/52	1852/53	1853/54	1854/55
4	4	4	4	5,60	7	9 %
pro 1855/56	1856/57	1857/58	1858/59	1859/60	1860/61	1861/62
9	10	11	9,66	9	8	9 %
pro 1862/63	1863/64	1864/65	1865/66	1867	1868	1869
9	9,20	10	10,40	9,40	11,20	18,75 %.

Hierbei waren nur für 1849 und 1850 Garantiezuschüsse erforderlich, und die auffallend hohe Dividende des Jahres 1869 erklärt sich daraus, dass bei der Vereinigung der pfälzischen Bahnen zu einer Verwaltung der aufgesammelte Zinsgarantiefonds, welcher consessionsgemäss bei einem Jahresreinertrage über 4 % mit 1 % des Actiencapitals zu dotiren gewesen war, aufgelöst und unter die Actionäre mit vertheilt werden durfte.

Zum Schluss bleibt hier noch zu erwähnen, dass die Pfälzische Ludwigsbahngesellschaft auch den Bau und Betrieb der Pfälzischen Maximiliansbahn. der Neustadt-Dürkheimer Bahn und der Pfälzischen Nordbahnen für Rechnung der neuen Gesellschaften besorgte.

Pfälzische Maximiliansbahn.

Geschichte. Im Jahre 1848 war bereits seitens Bayerns und Frankreichs die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen der bayerischen Rheinpfalz und dem Elsass mit Vollendung bis 1856 vereinbart worden. Da die bayerische Regierung von vornherein das auf 4 400 000 Gulden festgesetzte Anlagecapital mit einer 25jährigen Zinsgarantie von 4 ½ % versah, so war die Unterbringung der Actien ein Leichtes, und hierauf constituirte sich mit Concession vom 3. November 1852 eine neue Actiengesellschaft unter obigem Namen. Die Direction und Verwaltung dieser wurde

mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt, so dass Letztere auch Bau und Betrieb der neuen Bahn, jedoch mit getrennter Rechnung à conto der Eigenthümerin übernahm. Die Trace der Bahn wurde von Neustadt (Station der Ludwigsbahn) südlich über Landau und Winden bis an die französische Grenze gegen Weissenburg festgestellt, der Bau 1853 begonnen, die Theilstrecke Neustadt-Landau am 18. Juli 1855, die ganze $44{,}_{55}$ km lange Linie aber am 28. November 1855 eröffnet, nachdem die französische Anschlusslinie von der Grenze über Weissenburg bis Strassburg bereits im Oktober desselben Jahres mit Anschluss an die schon früher eröffnete Linie Strassburg-Basel dem Betriebe übergeben worden war (cfr. S. 43/44). Aus dieser Stammstrecke heraus baute die Gesellschaft, bezw. für deren Rechnung die Ludwigsbahn mit Concession von 1862 eine Zweigbahn von Winden östlich über Wörth bis an das linke Rheinufer bei Maximiliansau und stellte in Gemeinschaft mit der Stadt Karlsruhe, als Eigenthümerin der gleichzeitig projectirten Karlsruhe-Maxauer Eisenbahn, eine Eisenbahnschiffbrücke über den Rhein her. Die $16{,}_{20}$ km lange pfälzische Linie wurde 1864, die Brücke aber erst im Mai 1865 dem Verkehr übergeben: es ist dies die erste Eisenbahnschiffbrücke in Deutschland gewesen. — Ausserdem baute die Gesellschaft noch mit Concession von 1868 eine Zweigbahn von Winden westlich nach der Stadt Bergzabern, deren Eröffnung bei einer Länge von $9{,}_{25}$ km im Frühjahr 1870 erfolgte. Hiermit schliessen wir wie bei der Ludwigsbahn die Bauthätigkeit der Maximiliansbahn vorläufig ab und verweisen betreffs der Fortsetzung auf den Artikel „Vereinigte Pfälzische Eisenbahnen“, s. S. 1248.

Zu diesen Neubauten, zur Legung des zweiten Gleises auf der Strecke Neustadt-Winden und zur Vermehrung der Betriebsmittel erhöhte die Gesellschaft ihr Actiencapital gleichfalls unter 4½procentiger staatsseitiger Zinsgarantie nach und nach um 2 375 000 Gulden.

So wichtig die Bahn als damals einzige directe Verbindung zwischen der bayerischen Rheinpfalz und Frankreich war, so konnte sie doch bei ihrer zunächst nur geringen Ausdehnung und bei der ihr widrigen Verkehrspolitik der französischen Ostbahn nicht in dem Masse zur Geltung kommen als die Ludwigsbahn, und deshalb machten sich bis 1866 mit Ausnahme der beiden Betriebsjahre 1861/63 auf Grund der Zinsgarantie stets Zuschüsse seitens des Staats erforderlich. Dieselben betrugen im Ganzen aber doch nur 279 903 Gulden und konnten bereits bis 1868 aus den Ueberschüssen zurück gezahlt werden. Die Wendung zum Besseren ist

der Eröffnung der Linie Winden-Maximiliansau-Karlsruhe zuzuschreiben, welche einen ganz bedeutenden wechselseitigen Grenzverkehr zwischen der Pfalz und Baden im Gefolge hatte. Auch bei der Maximiliansbahn hat schon vom ersten Jahre an der Güterverkehr die Haupteinnahmequelle gebildet, wobei wiederum die Kohlentransporte den wichtigsten Transportartikel ausmachen. Das Geschäftsjahr umfasste bis 1866 auch hier die Zeit vom 1. Oktober bis 30. September und deckt sich seitdem mit dem Kalenderjahr. Die Zinsen und Superdividenden stellten sich für die einzelnen Jahre, wie folgt:

pro	1856/57	1857/58	1858/59	1859/60	1860/61	1861/62	
	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50 %	
pro	1862/63	1863/64	1864/65	1865/66	1867	1868	1869
	4,50	4,50	4,50	5,10	5	5,50	5,40 %.

Hierbei musste, wie schon gesagt, zunächst wiederholt die Zinsgarantie in Anspruch genommen werden, doch sind die Zuschüsse innerhalb dieser Periode bereits wieder zurück gezahlt, Alles in Allem also die Dividenden seitens der Bahn selbst verdient worden.

Pfälzische Nordbahnen.

Geschichte. Wie sich zu den im Osten der bayerischen Rheinpfalz von der Pfälzischen Ludwigsbahn bei Neustadt abzweigenden Bahnen, der im vorigen Artikel behandelten Maximiliansbahn und der auf Seite 431/32 behandelten Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn, besondere Gesellschaften gebildet hatten, so constituirte sich zum Bau der im Westen der Rheinpfalz bei Landstuhl von der Ludwigsbahn abzweigenden Linie durch das Glanthal nördlich nach Kusel mit Concession vom 10. Januar am 17. April 1866 wiederum eine neue Gesellschaft unter dem Namen „Actiengesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen“ mit einem Anlagecapital von 1 740 000 Gulden in Actien, welche seitens des Staats gleichfalls auf 25 Jahre mit einer 4 procentigen Zinsgarantie versehen wurden. Auch bei dieser war Verwaltung und Direction mit derjenigen der Pfälzischen Ludwigsbahn derartig vereinigt, dass Letztere Bau und Betrieb der neuen Bahn à conto der neuen Gesellschaft in getrennter Rechnung übernahm. Die Eröffnung dieser 28,69 km langen Linie erfolgte am 22. September 1868. Weiterhin wurde durch diese neue Gesellschaft das schon früher aufgestellte Project einer Alsenzbahn verwirklicht, welche östlich der Stammbahn bei Hochspeyer von der Ludwigsbahn abzweigt und in nördlicher Richtung im

Alsenzthal abwärts bis Münster am Stein (in der preussischen Rheinprovinz) führt, wo sie in die Rhein-Nahebahn mündet. Diese Linie wurde bayerischerseits 1867 und betreffs der in Preussen gelegenen Endstrecke Anfang 1868 concessionirt, im Frühjahr 1869 in Bauangriff genommen und bei einer Länge von 50,17 km 1870/71, also erst nach Vereinigung der pfälzischen Bahnen zu einer Verwaltung, eröffnet. Zu dieser waren gleichfalls Actien im Betrage von 7 700 000 Gulden mit 4 procentiger staatsseitiger Zinsgarantie emittirt worden. In der hier zu behandelnden ersten Periode kommt somit nur die Glanthalbahn zur Sprache. Bei der ausschliesslich lokalen Bedeutung dieser Linie, und da es sich überdies hier nur um die ersten Entwickelungsjahre handelt, blieben die Reinerträgnisse hinter den garantirten 4 % Zinsen zurück, so dass der Staat im Ganzen 53 543 Gulden zuschiessen musste. Vorläufig bildete hier der Personenverkehr die Haupteinnahmequelle, zumal die Kohlentransporte nur in geringeren Mengen erscheinen.

Als Vorbedingung zu der schon mehrfach erwähnten, per 1. Januar 1870 ins Leben getretenen Vereinigung der bisherigen vier pfälzischen Eisenbahnunternehmungen erwarb die Gesellschaft der pfälzischen Nordbahnen per 1. Januar 1870 die 13,49 km lange Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn käuflich zu Eigenthum, wandelte hierbei deren Actien im Betrage von 1 450 000 Gulden in Nordbahnactien gleichfalls mit 4 procentiger Staatsgarantie um, übernahm einen aus der Baurechnung noch vorhandenen Passivrest sowie auch die Schuld dieser Bahn an den bayerischen Staat aus der Zinsgarantie. — Die spätere Geschichte auch dieses Unternehmens ist in dem nun folgenden Artikel über die „vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen“ behandelt.

Die vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen.

Geschichte. Zum weiteren planvollen Ausbau des pfälzischen Eisenbahnnetzes, zur Beseitigung ungesunder Concurrenzverhältnisse untereinander und zur Vereinfachung der Verwaltung vereinigten sich die Pfälzische Ludwigsbahn, die Pfälzische Maximiliansbahn und die Gesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen, Letztere unter gleichzeitigem Erwerb der Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn, per 1. Januar 1870 zu einer Betriebs- und Ertragsgemeinschaft unter obigem Namen mit Sitz in Ludwigshafen. Die Ausdehnung der einzelnen Unternehmungen und die Capitalsverhältnisse derselben stellten sich bei Eintritt in die Fusion, wie folgt:

Ludwigsbahn mit den Strecken:

Grenze bei Bexbach-Ludwigshafen 106,93 km; Schifferstadt-Speyer 9,08 km; Ludwigshafen-Grenze gegen Worms 18,48 km; Homburg-Zweibrücken 11,13 km; Speyer-Germersheim 13,39 km; Schwarzenacker-St. Ingbert 18,39 km; Ludwigshafen-Mitte Rheinbrücke 3,26 km; Anschlusscurve von der Brücke gegen Schifferstadt 0,37 km, zusammen 181,03 km. — Capital derselben: St.-Actien im Betrage von 11 659 000 Gulden = 19 986 857 Mk., mit bisher 4 %, von der Fusion an, entsprechend der bisherigen Durchschnittsdividende, jedoch mit 9 procentiger Zinsgarantie, und mit Pr.-Obligationen im ursprünglichen Betrage von 11 020 000 Gulden = 18 891 428 Mk., wovon am 1. Januar 1870 noch 18 207 171 Mk. in Umlauf waren.

Maximiliansbahn mit den Strecken:
Neustadt-Grenze gegen Weissenburg 44,55 km; Winden-Mitte Schiffsbrücke über den Rhein gegen Karlsruhe 16,20 km; Winden-Bergzabern 9,25 km, zusammen 70 km. — Capital derselben: St.-Actien im Betrage von 6 775 000 Gulden = 11 614 286 Mk. mit ursprünglich 4½ %, von der Fusion an, entsprechend der bisherigen Durchschnittsdividende, jedoch mit 5½ procentiger Zinsgarantie; ohne Anleihen.

Nordbahnen mit den Strecken:

Neustadt-Dürkheim 13,49 km; Glanthalbahn Landstuhl-Kusel 28,69 km, zusammen im Betriebe 42,18 km und im Bau die Alsenzbahn Hochspeyer-Münster a. Stein. — Capital derselben St.-Actien im Betrage von 10 890 000 Gulden = 18 668 571 Mk. nach wie vor mit 4 procentiger Zinsgarantie; ohne Anleihen.

Die Schuld der Gesellschaften an den Staat aus den geleisteten Zinszuschüssen belief sich bei Beginn der Fusion auf 264 885 Gulden, welche aber schon aus den Betriebsüberschüssen pro 1870 und 1871 gedeckt werden konnten. Die Vereinbarungen, auf welchen die Fusion beruht, sind folgende:

Die Gesellschaften, ihr Besitz, ihre Actien, ihre Obligationen und ihre Bauconten bleiben in ihren Rechten ungeschmälert getrennt nebeneinander bestehen, dagegen werden die Bahnen durchaus einheitlich verwaltet unter einem gemeinschaftlichen Verwaltungsrath und einer gemeinschaftlichen Direction. Die Einnahmen sowie die Betriebs- und Verwaltungsausgaben unterliegen gemeinschaftlicher Rechnung. Der Staat dehnt sämmtliche Zinsgarantien bis zum Schluss des Jahres 1904 aus und erweitert die der Ludwigsbahnactien auf 9 % und die der Maximiliansbahnactien auf 5½ %, während die der Nordbahnactien mit 4 % unverändert

bleibt. Die auf Grund dieser Garantie erforderlichen Staatszuschüsse werden mit $2^1/_2$ % verzinst und unterliegen bedingter Rückzahlung aus den Ueberschüssen späterer Jahre, wozu vertragsgemäss die Hälfte des zur Vertheilung einer Superdividende verbleibenden Betrages zu verwenden ist. Nach Erlöschen der Zinsgarantie, also vom 1. Januar 1905 ab, ist der Staat berechtigt, jederzeit das Gesammtbesitzthum der drei Gesellschaften bei einjähriger Kündigung für sich zu erwerben gegen Erstattung der Baucontosumme, abzüglich der s. Z. von ihm geleisteten Bauzuschüsse. Der sich hiernach ergebenden Summe wird aber noch der Betrag zugeschlagen, welchen die Actionäre im vorletzten Betriebsjahre summarisch an Zins und Dividende erhalten haben. Der Staat ist hierbei zugleich berechtigt, die zu diesem Zeitpunkt noch bestehenden Prioritäts-Anlehnsreste zu planmässiger Tilgung an Stelle der Gesellschaften zu übernehmen und an der Ablösungssumme in Abzug zu bringen. Weiterhin sind die Concessionen vom Tage der Fusion ab um 99 Jahre, mithin bis ult. 1968 verlängert, auch verzichtet der Staat auf das in den einzelnen Concessionen sich vorbehaltene unentgeltliche Heimfallrecht der Bahnen nach Ablauf der Concession, dagegen erhält er hinfort bedingte Antheile aus dem Reingewinn über die garantirten Actiendividenden, und zwar bei einer Extradividende von $1^1/_4$ % bis $1^3/_4$ % des gesammten Actiencapitals $^1/_4$ % desselben, bei 2 bis $2^3/_4$ %: $^1/_2$ %, bei 3 % und mehr aber die Hälfte von dem Reinertrage über 2 %. Die Verwaltung ist verpflichtet, die vom Staat als nöthig erachteten Linien gegen eine bis zum Jahre 1905 reichende $4^1/_2$ procentige Zinsgarantie für das dafür erforderliche Anlagecapital zu bauen, und zwar sollen dieselben auf Rechnung derjenigen Gesellschaft ausgeführt werden, in deren Verkehrsgebiet die neuen Linien fallen. Diese Verpflichtung soll jedoch nur auf solche Bahnen Anwendung finden, welche bis zum Jahre 1890 in Anregung kommen, nach dem Eintritt des Jahres 1891 wird eine besondere Vereinbarung mit den Bahnen vorbehalten. Die Gesellschaften sind berechtigt, für grössere Unterhaltungsarbeiten und zur Deckung von späteren Einnahmeausfällen einen Reservefonds zu bilden, diesen mit 1 % der jährlichen Bruttoeinnahme zu dotiren und diese Beträge als Betriebsausgaben in Rechnung zu stellen. Die Vertheilung der nach Abzug der Verwaltungs- und Betriebskosten verbleibenden Ueberschüsse geschieht wie folgt: Zunächst werden die sämmtlichen Anleihen bedient, alsdann erhalten die Actien die ihnen nach der neuen Vereinbarung zugesicherten Zinsen und Dividenden. Von dem dann noch verbleibenden Ueberschuss wird die Hälfte

gleichmässig unter die sämmtlichen Actien der drei Gesellschaften pro rata der Beträge nach Abzug des dem Staate obiger Vereinbarung gemäss zufallenden Gewinnantheils vertheilt; die andere Hälfte wird zur Verzinsung und Rückzahlung der vom Staat auf Grund der Zinsgarantie geleisteten Zuschüsse verwendet. —

Bereits als Vorbedingung zur Fusion war der Gesellschaft die Ausführung neuer Linien übertragen und zwar:

Von Landau westlich nach Zweibrücken mit Zweig nach Pirmasens und event. von Zweibrücken aus weiter zum Anschluss an das französische Bahnnetz bei Saargemünd für Rechnung der Ludwigsbahngesellschaft. Die 71,88 km lange Hauptstrecke und die 7,20 km lange Zweigbahn von Biebermühle nach Pirmasens wurden 1874/75 eröffnet, die Strecke Zweibrücken-Saargemünd aber, nachdem der auf nunmehr deutsches Gebiet entfallende Theil von der pfälzischen Grenze bis Saargemünd seitens des Reichs 1875 concessionirt worden war, unter theilweiser Benutzung der alten Linien Homburg-Zweibrücken und Schwarzenacker-St. Ingbert, von Lautzkirchen über Blieskastel nach Saargemünd mit einer Neubaulänge von 36,81 km erst 1879 dem Verkehr übergeben.

Von Landau östlich nach Germersheim mit Anschluss an das badische Bahnnetz unter Ueberschreitung des Rheins mittels fester Eisenbahnbrücke für Rechnung der Maximiliansbahn. Hiervon ist Landau-Germersheim unter theilweiser Benutzung der Strecke Speyer-Germersheim mit einer Neubaulänge von 20,93 km 1872, die Rheinbrücke aber mit der Anschlussstrecke auf dem rechten Ufer bis zur badischen Grenze 3,57 km lang 1877 dem Verkehr übergeben. — Beide Linien, Saargemünd-Landau und Landau-Germersheim zusammen genommen, erbrachten eine neue Route aus Frankreich und den Reichslanden nach Süddeutschland.

Von Germersheim südlich nach Wörth und zu Folge Vereinbarung mit dem Reich bei den nun veränderten Verhältnissen laut Concession von 1874 von Wörth aus weiter südlich bis zur Elsasser Grenze bei Lauterburg, für Rechnung der Maximiliansbahn, 38,46 km lang 1876 eröffnet. Hierdurch wurde eine neue linksrheinische Linie aus Norddeutschland nach Strassburg-Basel bezw. der Schweiz geschaffen.

Von Dürkheim nördlich über Grünstadt bis an die grossherzoglich hessische Grenze gegen Monsheim für Rechnung der Nordbahnen, 22,07 km lang 1873 eröffnet. Hierdurch wurde eine geschlossene Route von Strassburg über Weissenburg nach Mainz bezw. nach Bingen hergestellt.

Aus voriger Linie heraus von Freinsheim östlich nach Frankenthal (Station der Ludwigsbahnlinie Ludwigshafen-Worms) mit Gleis an den Rheincanal für Rechnung der Nordbahnen, 13,37 km lang, 1877 eröffnet.

Die Donnersbergbahn für Rechnung der Nordbahnen. Dieselbe geht bei Kaiserslautern von der Ludwigsbahn aus, führt nordöstlich bis Enkenbach, benutzt von hier aus auf besonderem Gleise das Planum der Alsenzbahn nördlich bis Langmeil und geht von da aus nordöstlich über Marnheim und Kirchheimbolanden bis an die grossherzoglich hessische Grenze vor Wahlheim gegen Alzey. Die Neubaustrecken Kaiserslautern-Enkenbach und Langmeil-Grenze betragen 38,94 km, und die Länge des auf der Alsenzbahn gelegten besonderen Gleises 8,20 km. Hiervon sind Langmeil-Grenze 1873/74, Kaiserslautern-Enkenbach 1875 und das neue Gleis auf Enkenbach-Langmeil 1877 dem Betriebe übergeben.

Die Zellerthalbahn für Rechnung der Nordbahnen, zweigt bei Marnheim von der Donnersbergbahn ab, führt in nordöstlicher Richtung bis an die grossherzoglich hessische Grenze vor Monsheim, ist 9,67 km lang und bereits 1872 eröffnet. — Donnersberg- und Zellerthalbahn dienen hauptsächlich dem Verkehr zwischen Kaiserslautern-Mainz bezw. Worms. — Auf den Grenzen bei Monsheim und Wahlheim schliessen die Linien der Hessischen Ludwigsbahn an. — Ferner ist hier die seitens der Nordbahnen schon vor der Fusion in Bauangriff genommene Alsenzbahn Hochspeyer-Münster am Stein mit 50,17 km nochmals in Ansatz zu bringen, da sie erst nach der Fusion 1870/71 eröffnet worden ist.

Nach der Fusion sind folgende Linien zur Bauausführung vereinbart worden:

Mit Concession von 1873 für Rechnung der Ludwigsbahn von Speyer östlich bis an den Rhein und in Gemeinschaft mit der badischen Heidelberg-Speyerer Eisenbahngesellschaft Herstellung einer Eisenbahnschiffsbrücke über den Rhein; die einschliesslich des Antheils an der Brücke 3,64 km lange pfälzische Strecke ist im Dezember 1873 eröffnet.

Mit Concession von 1874 für Rechnung der Nordbahnen als Zweigbahn zur Linie Dürkheim-Monsheim von Grünstadt südwestlich nach Eisenberg (Eisthalbahn) 9,01 km lang 1876 eröffnet.

Mit Concession von 1877 für Rechnung der Ludwigsbahn von St. Ingbert nach St. Johann Saarbrücken unter Einmündung bei Brebach in die preussische Staatsbahnlinie Saargemünd-Saarbrücken zum unmittelbaren Anschluss auch der südlichen Linien der Pfalz an

das preussische Bahnnetz sowie im lokalen Interesse des grossen Hüttenwerkes der Gebrüder Krämer in St. Ingbert, welche aus dieser Veranlassung Schienen und Kleineisenzeug kostenlos geliefert haben; diese 9,89 km lange Strecke ist 1879 eröffnet.

Mit Concession von 1880 für Rechnung der Nordbahnen die Lauterthalbahn von Kaiserslautern nordwestlich das Lauterthal abwärts nach Lauterecken, im lokalen Interesse der Ortschaften dieses Thals als normalspurige Secundärbahn ausgeführt und 33,71 km 1883 dem Verkehr übergeben.

Mit Concession von 1887 eine Verbindungscurve zwischen der Ludwigsbahn und der Maximiliansbahn bei Neustadt, je zur Hälfte für Rechnung der beiden Gesellschaften, im Ganzen 1,22 km lang 1888 eröffnet.

Das Netz der einzelnen Gesellschaften stellte sich demnach ult. 1888 und ebenso noch Ende März 1889, wie folgt:

Die Ludwigsbahn mit 181,03 km bei Eintritt in die Fusion, an neueren Linien: Landau-Zweibrücken mit Zweig nach Pirmasens 79,08 km; Lautzkirchen-Saargemünd 36,81 km; Speyer-Mitte Rhein gegen Heidelberg 3,64 km; St. Ingbert-Saarbrücken 9,89 km und die Hälfte der Neustädter Curve mit 0,61 km, sonach im Ganzen 311,06 km Baulänge.

Die Maximiliansbahn mit 70 km bei Eintritt in die Fusion, an neueren Linien: Landau-Germersheim-badische Grenze 24,50 km; Germersheim-Wörth-Elsasser Grenze 38,46 km und die Hälfte der Neustädter Curve 0,61 km, sonach im Ganzen 133,57 km Baulänge.

Die Pfälzischen Nordbahnen mit 42,18 km bei Eintritt in die Fusion, an neueren Linien: Die Alsenzbahn 50,17 km; Dürkheim-hessische Grenze gegen Monsheim 22,07 km; Freinsheim-Frankenthal 13,37 km; die Donnersbergbahn 38,94 km; die Zellerthalbahn 9,67 km; die Eisthalbahn 9,01 km und die Lauterthalbahn 33,71 km, sonach im Ganzen 219,12 km Baulänge.

Die Gesammtbaulänge der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen betrug somit ult. 1888 bezw. Ende März 1889: 663,75 km und ist mit dieser Summe im ersten Theil des Werkes in Ansatz gekommen. Seitdem sind noch mit Concession von 1888 für Rechnung der Ludwigsbahn unter Anlage eines besonderen Schmalspurbahnhofes in Ludwigshafen Schmalspurbahnen von dort nordwestlich nach Frankenthal und südlich nach der Dannstadter Höhe hergestellt und 11 km bezw. 13,27 km lang am 15. Oktober 1890 eröffnet worden. Ferner befindet sich Anfang 1891 aus derselben Concession stammend die Fortsetzung der Frankenthaler Schmalspurbahn

westlich nach Grosskarlbach mit 12,52 km im Bau, und für Rechnung der Maximiliansbahn eine normalspurige Secundärbahn von Rohrbach (Station der Strecke Landau-Winden) westlich nach Klingenmünster in Bauvorbereitung; die Ausführung der Letzteren wird durch Schwierigkeiten beim Grunderwerb hingehalten.

Von der aufgeführten Eigenthumsbaulänge mit 663,75 km ist die 4,63 km lange Strecke von der Station Scheydt der Linie St. Ingbert-Saarbrücken bis zur Einmündung dieser in den preussischen Staatsbahnhof Saarbrücken an die Eisenbahndirection Köln linksrheinisch verpachtet, während auf den übrigen Grenzstrecken ein Pachtverhältniss nicht besteht, sondern nur der Fahrdienst besonders geregelt ist. Hiernach ergiebt sich per ult. 1888 eine Betriebslänge von 659,14 km.

Zu den seit der Fusion gebauten Linien, zu Erweiterungsbauten auf den alten Strecken, zur Vermehrung der Betriebsmittel und zur Einlösung älterer Anleihen haben die Gesellschaften bis ult. 1888 gleichfalls unter voller Zinsgarantie seitens des Staats Anleihen in folgenden Gesammtbeträgen aufgenommen:

Die Ludwigsbahn 86 996 557 Mk., woraus 40 713 857 Mk. ältere 4½ procentige Anleihen getilgt worden sind; die Maximiliansbahn 30 293 114 Mk., worin 877 800 Mk. zur Subventionirung der Gotthardbahn enthalten und wovon die hier mit einbegriffenen 4½ procentigen Anleihen von ursprünglich 14 248 114 Mk. zurückgezahlt worden sind; die Pfälzischen Nordbahnen 49 562 629 Mk., woraus die hier mit enthaltenen 5- und 4½ procentigen Anleihen von ursprünglich 22 151 929 Mk. wieder eingelöst worden sind. — Hiernach stellte sich das begebene Anlagecapital der einzelnen Gesellschaften abzüglich der vollständig heimgezahlten Anleihen ult. 1888, wie folgt:

	Actien	Pr.-Obligationen	Gesammtsumme
Ludwigsbahn . .	19 986 857 Mk.	65 174 129 Mk.	85 160 986 Mk.
Maximiliansbahn	11 614 286 „	16 045 000 „	27 659 286 „
Nordbahnen . . .	18 668 571 „	27 410 700 „	46 079 271 „
Zusammen	50 269 714 Mk.	108 629 829 Mk.	158 899 543 Mk.

Die Belastung für 1 km beträgt somit bei den vereinigten Pfälzischen Bahnen im Durchschnitt 239 389 Mk, für die einzelnen Gesellschaften im Besonderen dagegen bei der Ludwigsbahn 273 759 Mk. gegen 214 797 Mk. vor der Fusion, bei der Maximiliansbahn 207 002 Mk. gegen 165 918 Mk. und bei den Nordbahnen 210 292 Mk. gegen 132 916 Mk. vor der Fusion.

Neuerdings sind von der Ludwigsbahn für ihre beiden Schmalspurlinien mit Privileg von 1888 im Jahre 1889 eine 3½ procen-

tige Anleihe von 1 622 000 Mk. und zur Vermehrung der Betriebsmittel sowie zu Erweiterungsbauten an den alten Strecken mit Privileg von 1889 im Jahre 1889 eine gleichfalls $3^1/_2$ procentige Anleihe von 4 500 000 Mk. aufgenommen und der Maximiliansbahn für ihre Neubaustrecke Rohrbach-Klingenmünster 1888 eine Anleihe von 504 000 Mk. privilegirt worden.

Wenden wir uns nun den Verkehrsverhältnissen der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen zu, so müssen wir uns vergegenwärtigen, dass diese die bayerische Rheinpfalz concurrenzlos beherrschen, und können die auf Seite 24/25 gemachten Angaben dahin zusammenfassen, dass die Rheinpfalz auf $^2/_5$ der Bodenfläche mit Wald bestanden ist, dass Ackerbau und Viehzucht trotz des vorwiegend gebirgigen Charakters des Landes gut entwickelt und ertragreich sind, dass der Erstere im östlichen Theile in der oberrheinischen Tiefebene, die Viehzucht dagegen im westlichen Theil auf besonders hoher Stufe steht, dass Tabak, Obst und Wein in grossen Massen gewonnen werden und einen Haupthandelsartikel bilden, dass im Westen bei Bexbach und St. Ingbert ergiebige Steinkohlengruben sowie im ganzen Lande zahlreiche Steinbrüche vorhanden sind, dass die Industrie gut entwickelt ist und hierbei mit ausschlaggebenden Transportmengen die Eisenhüttenwerke obenan stehen, dass dem Lande allerdings grosse Consumtionsplätze fehlen, Ludwigshafen, Frankenthal, Kaiserslautern und St. Ingbert aber Industrieplätze von hoher Bedeutung sind und Ludwigshafen überdies eine der wichtigsten Umschlagstellen des ganzen Oberrheins ist. Weiter müssen wir uns vergegenwärtigen, dass mit der Fusion der pfälzischen Bahnen der Ausbruch des deutsch-französischen Krieges zusammenfiel. Wirkte derselbe auch lähmend auf den Handelsverkehr, so litten die pfälzischen Bahnen finanziell doch nicht in dem Masse wie die meisten anderen deutschen Bahnen, indem sich auf ihnen ein grosser Theil der Truppentransporte concentrirte und diese extra hohe Einnahmen im Personenverkehr erbrachten. Durch die glückliche Beendigung des Krieges mit dem Heimfall Elsass-Lothringens an Deutschland aber gewannen gerade die pfälzischen Bahnen, indem hiermit die Schranke der Zollgrenze fiel und der Wechselverkehr zwischen den beiden Ländern sich frei entwickeln konnte.

Das Jahr 1869 als das letzte vor der Fusion hatte bei den damaligen vier verschiedenen pfälzischen Gesellschaften zusammengenommen einen Verkehr von 2 872 754 Personen und 2 364 830 Tonnen Frachten mit 1 786 551 Mk. bezw. 5 177 439 Mk. Einnahme und eine Gesammtbruttoeinnahme von 7 488 966 Mk. erbracht. Das

Jahr 1870 als das erste innerhalb der Fusion wies dagegen 2 910 284 Personen, 1 651 932 Tonnen Frachten mit 3 330 050 Mk. bezw. 4 966 002 Mk. und eine Gesammtbruttoeinnahme von 8 296 053 Mk. auf. Seitdem hat sich das Netz von 302 km auf 663 km in 1883 ausgedehnt, ist dann aber bis einschliesslich 1888 unverändert geblieben. Trotz dieser gewaltigen Erweiterung des Netzes auf mehr als das Doppelte hat der Verkehr wenn auch nicht von Jahr zu Jahr, so doch mit Abschluss der hier in Betracht kommenden Periode in 1883 ungefähr Schritt gehalten, denn dieses Jahr wies einen Verkehr von 4 616 567 Personen und 3 784 990 Tonnen Frachten auf; auch betreffs der Einnahmen hat sich der Güterverkehr sogar mehr als verdoppelt, denn er erbrachte in 1883 die Summe von 11 033 737 Mk., während die Einnahme aus dem Personenverkehr nur 3 252 861 Mk. und als Maximum innerhalb dieser 14 Jahre auch nur 3 479 102 Mk. in 1877, also wenig mehr als in 1870 aufwies, was daraus zu erklären ist, dass bei den Truppentransporten des letztgenannten Jahres stets lange Linien zur Geltung kamen. Greifen wir aber zum Vergleich auf das Jahr 1869 mit 1 786 551 Mk. Fahrgeldeinnahme zurück, so kommen wir auch hierbei fast zu einem gleich günstigen Resultat wie bei dem Güterverkehr. Zur Beurtheilung der Verkehrsentwickelung in den letzten 6 Jahren von 1883 bis 1888 bei unveränderter Längenausdehnung geben wir die erzielten Resultate in Tabellenform, wie folgt:

	1883	1888
Personenzahl	4 616 567	6 690 571
Einnahme aus Personenverkehr . .	3 252 861 Mk.	3 961 096 Mk.
Güterfrequenz	3 784 990 Tonnen	4 676 319 Tonnen
Einnahme aus Güterverkehr . . .	11 033 737 Mk.	13 288 968 Mk.
Gesammteinnahme	14 788 253 „	17 937 015 „

Eines weiteren Beweises über das segensreiche Wirken der pfälzischen Eisenbahnen für das von ihnen beherrschte Verkehrsgebiet in volkswirthschaftlicher Beziehung bedarf es nicht! — Betreffs des Verhältnisses zwischen Binnen-, directem und Durchgangsverkehr nimmt bei dem Güterverkehr hier ausnahmsweise der Durchgang die zweite und der Binnenverkehr erst die dritte Stelle ein, und zwar bleibt der Erstere nur wenig hinter dem directen Verkehr zurück, während bei dem Personenverkehr die sonst bei allen grossen Bahncomplexen beobachtete Reihenfolge: Binnen-, directer und Durchgangsverkehr, auch hier zu finden ist. Die Haupttransportartikel im Güterverkehr sind den Transportmengen nach geordnet: Kohlen, Erden und Steine, Eisen und Eisenwaaren, Holz, Getreide, Feld- und Gartenfrüchte, Mehl und Mühlenfabrikate.

Auch die Betriebsausgaben haben sich trotz des gebirgigen Charakters eines grossen Theils der Bahnen gegenüber den Bruttoeinnahmen im Allgemeinen günstig gestaltet; sie stiegen allerdings von 49,70 % in 1870 bis auf 67,35 % in 1873, sind aber besonders in den letzten Jahren procentuell erheblich herabgemindert worden und haben in 1888 nur noch 49,50 % der Bruttoeinnahme absorbirt. — Nicht so günstig wie die Entwickelung des Verkehrs aber gestalteten sich die finanziellen Endresultate. Während die alten bewährten Hauptlinien das Unternehmen auch finanziell auf derjenigen Höhe erhalten hätten, wie diese sich uns noch in den ersten Jahren nach der Fusion zeigt, und sie selbst die in der eminent hohen Zinsgarantie zum Ausdruck gekommenen Erwartungen erfüllt haben würden, so waren sie doch nicht im Stande, die sogar über das Verhältniss der Längenausdehnung hinaus wachsende Mehrbelastung für die nur wenig rentabelen neuen Nebenlinien auszugleichen, und erst wenn der Lokalverkehr dieser in sich so weit erstarkt sein wird, dass diese die auf ihnen speciell ruhenden Lasten selbst aufbringen können, wird durch die alten Linien das wieder ausgeglichen werden, was das Unternehmen inzwischen finanziell verloren hat. Bei den complicirten Verhältnissen mit verschiedenen Actienzinsen resp. Dividenden, mit den Zuschüssen seitens des Staats und mit dem Gewinnantheil desselben, lässt sich über die Jahresergebnisse ein Ueberblick zum Vergleich mit anderen Bahnen nicht ohne Weiteres gewinnen. Wir geben hier deshalb eine Berechnung, wie sich die Dividende aus der Reineinnahme des Unternehmens nach Bedienung der Anleihen ohne die Zinsgarantien und bei Gleichberechtigung aller Actien gestellt haben würden:

pro	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879
	9,17	9,60	9,04	5	5,56	6,07	2,90	0,78	0,05	1,16 %

pro	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
	2,86	2,06	4,22	4,08	4.33	4,75	5,37	6,90	8,60 %

im Durchschnitt 4,87 %. Wir ersehen aus diesen Zahlen die Folgen der allgemeinen Geschäftskrisis, den Beginn neuer Anleihe-Verzinsung und Amortisation ohne genügenden Ersatz, dann aber auch wieder die Erstarkung des Verkehrs nach den schweren Entwickelungsperioden der neuen Linien und kommen zum Schluss bereits wieder zu Resultaten, welche an die ersten Jahre nahe heran reichen. Somit ist und bleibt das Unternehmen der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen ganz unzweifelhaft gut fundirt, denn es vereinigt die wesentlichsten Factoren für das Gedeihen einer Eisenbahn in sich: normale Capitalsbelastung, ergiebige Hauptlinien, Gefahrlosigkeit einer ungesunden Concurrenz und ein

günstiges Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Bruttoeinnahmen. — Der obigen Berechnung gegenüber hat sich auf Grund der verschiedenen Dividenden-Berechtigung der Actien und der Zinsgarantie das Endresultat der einzelnen Jahre in Wirklichkeit wie folgt gestellt:

Actien der: pro	1870	1871	1872	von 1873 bis 1886		1887	1888
Ludwigsbahn .	9,90	11,75	11	9 %	Unter Inanspruchnahme der Zinsgarantie	9	9,67 %
Maximiliansbahn	6,40	8,25	7,50	5,50 %		5,50	6,37 %
Nordbahnen . .	4,90	6,75	6	4 %		4	4,67 %

Die staatsseitigen Zinszuschüsse für die Jahre 1873 bis einschliesslich 1886 bewegten sich zwischen 128 821 Mk. in 1875 und 3 157 463 Mk. in 1878, und haben im Ganzen 19 853 698 Mk. betragen, wozu noch die 2½ procentigen Zinsbeträge derselben treten. Hierauf konnten zum ersten Mal aus 1887 der Betrag von 55 097 Mk., aus 1888 aber 476 139 Mk. zurückgezahlt werden. Ausserdem konnte auch der in den Fusionsbedingungen vorgesehene Reservefonds aus den Betriebsergebnissen des Jahres 1887 mit 170 000 Mk. begründet und aus 1888 mit 189 000 Mk. dotirt werden.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888 wie folgt: Versicherungsfonds 631 488 Mk. und Reservefonds 364 100 Mk. Der Bilanzreservefonds wird nur rechnerisch geführt. — Der Verkehr des letzten zum Bericht gezogenen Jahres 1888 ist schon weiter oben angegeben; zur Bewältigung desselben waren 5056 Beamte und Arbeiter, 174 Locomotiven, 399 Personen- und 4945 Lastwagen vorhanden, 1000 Lastwagen aber noch in Bestellung gegeben.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der drei Gesellschaften ist Ludwigshafen a. Rhein; dieselben haben einen gemeinschaftlichen Verwaltungsrath und eine gemeinschaftliche Direction. Der Erstere besteht aus 24 Mitgliedern, von welchen je die Hälfte seitens der königlichen Staatsregierung ernannt, bzw. seitens der Generalversammlung gewählt wird. Die Concessionen sind zeitlich beschränkt und reichen bis zum Schluss des Jahres 1968. Das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: Ludwigsbahn 11 659 000 Gulden = 19 986 857 Mk.*) Actien einer Sorte à 500 Gulden. Maximiliansbahn 6 775 000 Gulden = 11 614 286 Mk. Actien einer Sorte à 500 Gulden. Nordbahnen 10 890 000 Gulden = 18 668 571 Mk. Actien einer Sorte à 500 Gulden. Bis ult. 1904 sind die Ludwigsbahnactien mit 9 %, die Maximiliansbahnactien mit 5½ % und die Actien der Nordbahnen mit 4 % staatsseitiger Zinsgarantie versehen. Bei den Generalversammlungen gewähren 1 bis 5 Actien eine, 6 bis 10 Actien zwei Stimmen, weiter hinauf je 10 Actien 1 Stimme und von einem

*) In der Bilanz erscheint ein Plus von 5486 Mk., indem hier noch Theilzahlungen auf Interimsscheine verrechnet sind, deren Vollzahlung auf Actien nicht stattgefunden hat.

Actienbesitz über 100 Actien je 25 Actien 1 Stimme, jedoch zählen hierbei mit Rücksicht auf ihren inneren Werth die Ludwigsbahnactien doppelt. Maximalstimmrecht 20 Stimmen, auch in Vertretung nicht mehr. Ordentliche Generalversammlung jährlich einmal innerhalb der ersten 5 Kalendermonate. Berechtigung auf Superdividende über die garantirte Dividende hinaus für die Actien aller 3 Gesellschaften pro rata der Beträge gleichmässig; Dividendenzahlung nach vorheriger Bekanntmachung; Verj. 3 Jahre nach Ft.

Pr.-Obligationen ult. 1890:

Ludwigsbahn im Ganzen in Umlauf 64 018 974 Mk. und zwar:

1. de 1848: 1 677 093 Mk.; Zf. 4 %; Tilgung nach besonderem Plan bis 1903.
2. de 1851/52: 419 190 Mk.; Zf. 4 %; Tilgung desgl. bis 1903.
3. de 1856: 614 501 Mk.; Zf. 4 %; Tilgung desgl. bis 1903.
4. de 1861: 1 209 738 Mk.; Zf. 4 %; Tilgung desgl. bis 1913.
5. de 1862: 4 860 381 Mk.; Zf. 4 %; Tilgung desgl. bis 1918.
6. de 1865: 964 371 Mk.; Zf. 4 %; Tilgung desgl. bis 1915.

Die Obligationen der vorstehenden 6 Anleihen sind in Stücken zu 1000, 500 und 100 Gulden ausgefertigt.

7. de 1879: 2 550 000 Mk. à 2000; 1000 und 500 Mk.; Zf. 4 %; Tilgung nach besonderem Plan bis 1936.
8. de 1880: 262 500 Mk. à 2000, 1000 und 500 Mk.; Zf. 4 %; Tilgung nach besonderem Plan bis 1938.
9. de 1881: 36 459 700 Mk. à 1800, 1200, 900, 600 und 200 Mk.; Zf. 4 %; Tilgung nach besonderem Plan bis 1929.
10. de 1883: 2 288 500 Mk. à 1800, 900 und 200 Mk.; Zf. 4 %; Tilgung nach besonderem Plan bis 1945.
11. de 1885: 2 600 000 Mk. à 1800, 900 und 200 Mk.; Zf. 4 %; Tilgung von 1892 ab nach besonderem Plan bis 1947.
12. de 1888: 3 991 000 Mk. à 2000, 1000 und 500 Mk.; Zf. 3½ %; Tilgung von 1895 ab nach besonderem Plan bis 1955.
13. de 1888/89: 1 622 000 Mk. à 2000, 1000 und 500 Mk.; Zf. 3½ %; Tilgung von 1896 ab nach besonderem Plan bis 1956.
14. de 1889: 4 500 000 Mk. à 2000, 1000 und 500 Mk.; Zf. 3½ %; Tilgung von 1896 ab nach besonderem Plan bis 1956.

Maximiliansbahn im Ganzen in Umlauf 15 070 000 Mk. und zwar:

1. de 1881: 12 900 000 Mk. à 1800, 1200, 900, 600 und 200 Mk.; Zf. 4 %; Tilgung nach besonderem Plan bis 1929.
2. de 1888: 2 170 000 Mk. à 2000, 1000 und 500 Mk.; Zf. 3½ %; Tilgung von 1895 ab nach besonderem Plan bis 1955.

Nordbahnen im Ganzen in Umlauf 26 549 700 Mk. und zwar:

1. de 1880: 4 102 000 Mk. à 2000, 1000 und 500 Mk.; Zf. 4 %; Tilgung nach besonderem Plan bis 1938.
2. de 1881: 20 867 000 Mk. à 2000, 1800, 1000, 900, 500 und 200 Mk.; Zf. 4 %; Tilgung nach besonderem Plan bis 1929.
3. de 1888: 1 580 000 Mk. à 2000, 1000 und 500 Mk.; Zf. 3½ %; Tilgung von 1895 ab nach besonderem Plan bis 1955.

Für sämmtliche Anleihen der Ludwigsbahn, der Maximiliansbahn und der Nordbahnen gleichmässig: Zinstermine 1. 4. und 1. 10. Verl. im Juni auf 1. 10. mit Zinsen bis 30. September; Verj. der Zinsen 5 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke 30 Jahre nach Ausloosung.

Zahlstellen: Die gemeinschaftliche Gesellschaftskasse in Ludwigshafen, die Königliche Bank in Nürnberg und deren sämmtliche Filialen, ferner in Berlin: Die Discontogesellschaft und S. Bleichröder; in Frankfurt a. M.: M. A. von Rothschild & Söhne und Ph. Nik. Schmidt; in Mannheim: Die Rheinische Creditbank und Ladenburg & Söhne; in München: Die Bayerische Vereinsbank; in Neustadt in der Pfalz: L. Dacque.

Obligatorische Publicationsorgane: Der Deutsche Reichsanzeiger, die Augsburger Allgemeine Zeitung, die Bayerische Zeitung, das Frankfurter Journal, die Pfälzer Zeitung und der Pfälzische Courier. — Fonds: Statutengemäss sind keine Fonds vorgeschrieben und der gesetzliche Bilanzreservefonds wird nur rechnerisch mit ausgeloosten Pr.-Obligationen belegt; die Gesellschaft führt aber freiwillig einen Versicherungsfonds des Fahrmaterials und der Frachten gegen Feuerschaden, der jedoch nicht regelmässig dotirt wird, und ferner seit 1887 einen Reservefonds, welcher inhaltlich der Fusionsbedingungen mit 1 % der Bruttoeinnahme belegt werden darf. — Besteuerung und Ankauf: Die Gesellschaften sind betreffs der in Bayern gelegenen Strecken zu den gesetzlichen Gewerbe-, Grund- und Häusersteuern, Preussen gegenüber zu der allgemeinen Eisenbahnsteuer und betreffs Elsass-Lothringen zu den Patent-, Grund-, Thür- und Fenstersteuern sowie zur Steuer der todten Hand (s. S. 1153) herangezogen. Betreffs des staatsseitigen Ankaufsrechts verweisen wir auf die Seite 1250 gemachten Angaben. Die Abwickelung des Eigenthumsverhältnisses bei Ablauf der Concession ult. 1968 ist im Voraus nicht vereinbart worden.

Börse und Cours ult. 1890: Ludwigsbahn (Börsenname: Ludwigshafen-Bexbach) Actien in Berlin, Frankfurt a. M., Mannheim und München, Cours 229,60 %. 4 procentige Pr.-Oblig. in Markwährung in Augsburg, Frankfurt a. M und Mannheim, Cours 102 %; 4 procentige Pr.-Oblig. in Guldenwährung in Frankfurt a. M. und Mannheim, Cours 100,90 %.

Maximiliansbahn (Börsenname: Maxbahn) Actien in Frankfurt a. M., Mannheim und München, Cours 147,40 %. 4 procentige Pr.-Oblig. in Augsburg, Frankfurt a. M. und Mannheim, Cours 102,50 %; $3^1/_2$ procentige Pr.-Oblig. in Frankfurt a. M., Cours 97,50 %.

Nordbahnen (Börsenname: Nordbahn) Actien in Augsburg, Frankfurt a. M., Mannheim und München, Cours 117 %. 4 procentige Pr.-Oblig. in Augsburg, Frankfurt a. M. und Mannheim, Cours 102 %.

Dividende pro 1889: Ludwigsbahn $9^1/_5$, Maximiliansbahn $6^3/_{10}$ und Nordbahnen $4^4/_5$ %.

Geographie. Die vereinigten pfälzischen Eisenbahnen dehnen sich in ihren Linien über die ganze bayerische Rheinpfalz aus und greifen ausserdem bei Saargemünd auf lothringisches, sowie bei Saarbrücken und Münster am Stein auf preussisches Gebiet über, während sich bei den anderen Grenzstrecken die Eigenthumsgrenze mit den politischen Landesgrenzen deckt. Nach dem Stande von ult. März 1889 gehören ziffermässig zu

der bayerischen Rheinpfalz	643,45	km
den Reichslanden Elsass-Lothringen	11,73	„
dem Königreich Preussen	8,58	„
Summa	663,76	km

normalspurige Linien. Seitdem sind bis ult. 1890 noch die 11 km lange Schmalspurbahn Ludwigshafen-Frankenthal und die 13,27 km lange Schmalspurbahn Ludwigshafen-Dannstadter Höhe eröffnet worden, welche Beide ausschliesslich auf pfälzischem Gebiet liegen.

Betreffs der geographischen Verhältnisse der Rheinpfalz sind die auf Seite 24/25 gemachten Angaben dahin zusammen zu fassen, dass das Land fast ganz dem nördlichen Theil der Vogesen, welche hier den Namen Haardtgebirge und Westrich führen, und nur der Osten mit einem schmalen Streifen der oberrheinischen Tiefebene angehört, dass der Rhein die natürliche Grenze im Osten bildet, über welchen das pfälzische Gebiet nur im Germersheimer Brückenkopf nach dem rechten Ufer hinüber reicht, dass das Land im Uebrigen nur kleinere Gebirgsflüsse hat, diese aber bei dem vorherrschend gebirgigen Charakter desselben für den Eisenbahnbau besonders wichtig und massgebend geworden sind, dass hiervon als unmittelbare Nebenflüsse des Rheins Quaich, Speyerbach und Pfrimm, als Zuflüsse der Nahe die Alsenz und die Glan mit der Lauter und als Zufluss der Saar die Blies mit dem Erbach zu nennen sind und endlich, dass der politischen Eintheilung nach die Pfalz im Osten vom Grossherzogthum Baden, im Nordosten vom Grossherzogthum Hessen, im Nordwesten und Westen von der preussischen Rheinprovinz und im Süden von dem Reichslande Elsass-Lothringen begrenzt wird.

Der speciellen geographischen Besprechung legen wir folgende Hauptlinien zu Grunde: Ludwigshafen-Kaiserslautern-Homburg-Bexbach und Homburg-Saargemünd; Germersheim-Landau-Zweibrücken; Worms-Ludwigshafen-Lauterburg und Monsheim-Landau-Weissenburg.

I. Ludwigshafen-Kaiserslautern-Homburg-Bexbach und Homburg-Saargemünd ist in der gemeinschaftlichen Strecke Ludwigshafen-Homburg 110 km, auf Homburg-Bexbach 9 km und auf Homburg-Saargemünd 37 km lang. Sie schliesst sich auf der Eigenthumsgrenze bezw. der ideellen Landesgrenze in der Mitte der Rheinbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen an die badischen Staatsbahnen an und führt in westlicher Richtung zunächst nach Ludwigshafen. Hier vereinigt sie sich mit der nördlich von Worms kommenden Linie, führt in südwestlicher Richtung bis Schifferstadt, trennt sich hier von jener und geht in mehr westlicher Richtung nach Neustadt. Hier schneidet sie die Linie Monsheim-Weissenburg, überbrückt den Speyerbach, verlässt gleichzeitig die oberrheinische Tiefebene und tritt auf die Vogesen. Der Stadt Kaiserslautern zustrebend, nimmt sie nun zunächst nordwestliche Richtung an, benutzt hierbei unter häufigem Uferwechsel das enge Speyerbachthal, durchbricht in diesem vorspringende Bergmassen in 11 Tunneln mit einer Gesammtlänge von 2241 m, wendet sich dann bei Frankenstein wieder nach Westen, entsendet bei Hochspeyer die Alsenzbahn nördlich nach Münster am Stein, verlässt das Flussthal, durchbricht das Gebirge in einem 1347 m langen Tunnel und trifft auf die Station Kaiserslautern. Hier zweigt die Anfangsstrecke der Donnersbergbahn nordöstlich nach Enkenbach und die Lauterthalbahn nordwestlich nach Lauterecken ab, die Hauptbahn aber verfolgt nun südwestliche Richtung, durchzieht bei günstigerem Terrain das Landstuhler Bruch, entsendet bei Station Landstuhl eine Zweigbahn nordwestlich nach Kusel und trifft später auf die Station Homburg. Hier gabelt sie sich in die Linien nach Bexbach und nach Saargemünd.

Die Erstere führt in nordwestlicher Richtung bei hügeligem Terrain über Bexbach und findet dann auf der Grenze Fortsetzung in der preussischen Staatsbahn nach Neunkirchen und weiter nach Saarbrücken. Die Eigenthumsgrenze deckt sich hier also mit der politischen Landesgrenze, ein Pachtverhältniss besteht hierbei aber nicht, vielmehr ist nur der Fahrdienst besonders geregelt.

Die Saargemünder Linie verfolgt von Homburg aus südwestliche Richtung, tritt bei Schwarzenacker in das breite Thal der Blies und verbleibt in diesem unter mehrfacher Ueberbrückung des Flusses bis zu ihrem Endpunkt. Hinter Schwarzenacker und bei Bierbach schliesst sich die unter II. zu behandelnde Linie von Zweibrücken her in doppelter Curve gegen Homburg bezw. gegen Saargemünd an diese Linie an, welche nachher bei Lautzkirchen eine Zweigbahn westlich nach Saarbrücken entsendet. Weiterhin führt dieselbe über Blieskastel, tritt hinter Station Reinheim auf lothringisches Gebiet über, wendet sich nun nach Westen, verlässt das Bliesthal, geht von Folpersweiler aus parallel zu der Reichsbahnstrecke von Bitsch her, überschreitet mit dieser die Saar und läuft auf den Bahnhof Saargemünd der Reichsbahnen ein.

Die Bahn ist in allen ihren Theilen doppelgleisig, nur die 5 km lange Endstrecke der Saargemünder Linie von Folpersweiler aus ist eingleisig. Die Maximalsteigungen betragen auf Ludwigshafen-Neustadt 1 : 200, auf Neustadt-Hochspeyer 1 : 130, auf Hochspeyer-Homburg wiederholt 1 : 194, auf Homburg-Bexbach gleichfalls 1 : 194, auf Homburg-Reinheim 1 : 200, auf Reinheim-Saargemünd aber 1 : 66.

Zu dieser Hauptlinie gehören unmittelbar und mittelbar folgende Zweigbahnen:

a. Die Alsenzbahn Hochspeyer - Münster am Stein ist 50 km lang und hat vorherrschend nördliche Richtung. Sie zweigt auf Station Hochspeyer von der Hauptbahn ab, doch ist östlich aus der Richtung von Frankenstein her noch eine besondere Curve an die Alsenzbahn herangebaut. Die Bahn benutzt zunächst auf kurze Strecke das Fischbachthal, durchbricht dann mittels Tunnels das Gebirge, vereinigt sich bei Enkenbach mit der demnächst zu behandelnden Donnersbergbahn, tritt auf der mit dieser gemeinschaftlichen Strecke in das eigentliche Alsenzthal, trennt sich bei Langmeil von jener, durchbricht vorspringende Bergköpfe bei Bockenhausen und später bei Alsenz mittels zweier Tunnel, tritt mit ihrer Endstrecke auf preussisches Gebiet, überbrückt die Nahe und mündet bei Münster am Stein in die Rhein-Nahebahn (jetzt preussische Staatsbahnstrecke Bingerbrück-Neunkirchen). Die Bahn ist in sich selbst eingleisig, doch erscheint die Strecke Enkenbach-Langmeil durch die auf demselben Planum liegende Donnersbergbahn doppelgleisig. Die Maximalsteigung beträgt auf Hochspeyer-Enkenbach 1 : 100, im Uebrigen aber nur 1 : 120.

b. Die Donnersbergbahn Kaiserslautern - hessische Grenze gegen Alzey ist einschliesslich der mit der Alsenzbahn gemeinschaftlichen Strecke 47 km lang, hat aber abgesehen von dieser eine eigene Bauläuge von 39 km. Sie zweigt auf der Station Kaiserslautern von der Hauptbahn ab, hat nördlich der gleichnamigen Stadt noch einen besonderen Bahnhof und führt in nordöstlicher Richtung unter Durchbrechung des Gebirges mittels Tunnels zunächst nach Enkenbach. Von hier aus geht sie auf dem Planum der Alsenzbahn mit besonderen Gleiseanlagen nördlich bis Langweil, führt von hier aus wieder selbstständig in nordöstlicher Richtung und später unter Benutzung des Thales der Pfrimm nach Marnheim, entsendet hier die Zellerthalbahn östlich nach Monsheim, wendet sich dann nach Norden, überschreitet mittels grossen Viaducts das Pfrimmthal, verlässt hiermit den Fluss, wendet sich dann bei Kirchheimbolanden wiederum nach Nordosten und findet auf der hessischen Grenze hinter Morschheim Fortsetzung in der Hessischen Ludwigsbahn nach Alzey und weiter nach Mainz und nach Bingen. Die Eigenthumsgrenze deckt sich mit der Landesgrenze, ein Pachtverhältniss besteht aber nicht, nur der Fahrdienst

ist geregelt. Die Bahn ist auf Langmeil-Marnheim direct doppelgleisig, auf Langmeil-Enkenbach erscheint sie durch die Alsenzbahn doppelgleisig, Anfangs- und Endstrecken sind aber eingleisig. Sie hat durchweg ungünstige Steigungsverhältnisse mit einem Maximum von 1 : 80 zwischen Marnheim und Morschheim.

b 1. Die Zellerthalbahn Marnheim-Monsheim ist 10 km lang, benutzt bei östlicher Richtung durchweg das Thal der Pfrimm, auf dem rechten Ufer des Flusses sich haltend, und findet auf der hessischen Grenze hinter Harxheim Fortsetzung in der Hessischen Ludwigsbahn nach Monsheim und weiter nach Worms. Auch hier deckt sich die Eigenthumsgrenze mit der Landesgrenze unter besonderer Regelung des Fahrdienstes ohne eigentliches Pachtverhältniss. Die Bahn liegt durchweg im Gefäll mit einem Maximum von 1 : 147 und ist doppelgleisig.

c. Lauterthalbahn Kaiserslautern-Lauterecken ist 34 km lang, zweigt von Station Kaiserslautern der Hauptbahn ab, hat auf der Westseite der gleichnamigen Stadt aber noch einen besonderen Bahnhof, senkt sich dann zum Lauterthal herab und führt in diesem bei nordwestlicher Richtung unter mehrfacher Ueberbrückung des Flusses und bei der Station Wolfstein einen Bergvorsprung mittels Tunnels durchbrechend bis zur Stadt Lauterecken nahe der preussischen Grenze, wo sie ohne Fortsetzung endet. Dieselbe ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat in der Anfangsstrecke beim Abstieg zum Thal Gefäll bis 1 : 75, während im Uebrigen Neigungen über 1 : 200 nicht vorkommen. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 2,4 Minuten pro 1 km.

d. Glanthalbahn Landstuhl-Kusel ist 29 km lang, zweigt auf der Station Landstuhl von der Hauptbahn ab, strebt in nordwestlicher Richtung dem Glanthal zu, erreicht dieses bei Glanmünchweiler, führt in demselben nördlich bis zur Station Altenglan, wendet sich hier scharf nach Südwesten, benutzt nun das enge Kuselbachthal, durchbricht vorspringende Bergmassen mittels Tunnels und findet bei der Stadt Kusel ihren Endpunkt. Sie ist als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben und hat im Glanthal ein Steigungsmaximum von 1 : 150, im Kuselbachthal aber ein solches von 1 : 100.

e. Lautzkirchen-Saarbrücken ist 25 km lang, zweigt bei Lautzkirchen von der Linie Homburg-Saargemünd ab, führt bei vorherrschend westlicher Richtung unter Durchbrechung des Gebirges mittels eines 500 m langen Tunnels bei Hassel weiter über St. Ingbert, tritt bei Scheidt auf preussisches Gebiet über und mündet in den preussischen Staatsbahnhof Saarbrücken. Die Eigenthumsgrenze liegt hier am Eingangspunkt zum Bahnhof Saarbrücken, doch ist die 4,63 km lange Strecke von Station Scheidt bis Bahnhof Saarbrücken an die preussische Eisenbahndirection Köln linksrheinisch verpachtet. Die Bahn ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 80.

II. Germersheim-Landau-Zweibrücken ist 101 km lang und hat vorherrschend westliche Richtung. Sie schliesst auf der Landesgrenze, welche hier im Germersheimer Brückenkopf auf rund 1 km auf das rechte Rheinufer hinüber greift, an die badische Staatsbahnlinie Bruchsal-Rheinsheim an, überschreitet auf fester Brücke den Rheinstrom und erreicht die Station Germersheim. Von hier aus führt sie auf 4 km parallel zu der Strecke Germersheim-Speyer, trennt sich auf Station Lingenfeld von dieser und führt in der oberrheinischen Tiefebene zunächst nach Landau. Hier schneidet sie die Linie Monsheim-Weissenburg, tritt bei Albersweiler in die Vogesen, benutzt hierbei

das Quaichthal, welches sie mittels eines kurzen Tunnels gewinnt, verlässt dieses wieder hinter Annweiler, durchbricht das Gebirge mittels 5 Tunnel, von welchen der 1600 m lange bei Kaltenbach besonders zu nennen ist, und entsendet bei Station Biebermühle südlich eine Zweigbahn nach Pirmasens. Von Biebermühle aus benutzt die Hauptbahn unter häufigem Uferwechsel das Erbachthal (auch Schwarzbachthal genannt), führt in diesem über Zweibrücken und schliesst sich von Einöd aus in nördlicher Curve gegen Schwarzenacker und in westlicher Curve gegen Bierbach an die Linie Homburg-Saargemünd an. Die Eigenthumsgrenze deckt sich bei Germersheim mit der politischen Landesgrenze; ein Pachtverhaltniss besteht hierbei aber nicht, nur der Fahrdienst ist besonders geregelt. Die Bahn ist durchweg doppelgleisig, und die Maximalsteigung beträgt auf Germersheim-Landau 1 : 200, auf Landau-Biebermühle 1 : 130 und auf Biebermühle-Einöd 1 : 250.

Hierzu gehört nur eine Zweigbahn:

a. Biebermühle-Pirmasens ist 7 km lang, hat südliche Richtung, benutzt ein kleines Seitenthal und steigt mit einem Maximum von 1 : 40 zu der pfälzischen Alpenstadt Pirmasens auf, welche sie nach Durchbrechung des Gebirges mittels eines 900 m langen Tunnels erreicht. Sie ist als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

III. Worms-Ludwigshafen-Lauterburg ist einschliesslich der unter I. behandelten Gemeinschaftsstrecke Ludwigshafen-Schifferstadt 91 km lang, hat abgesehen von dieser aber eine eigene Baulänge von 79 km, vorherrschend südliche Richtung, begleitet den Rhein auf dessen linkem Ufer und gehört durchweg der oberrheinischen Tiefebene an. Sie schliesst auf der pfälzisch-hessischen Grenze bei Bobenheim an die Linie Mainz-Worms der Hessischen Ludwigsbahn an, entsendet bei Frankenthal eine Zweigbahn westlich nach Freinsheim, fällt von Ludwigshafen aus auf 12 km bis Schifferstadt mit der Bexbacher Bahn zusammen, trifft dann auf Speyer und entsendet hier eine Zweigbahn östlich über den Rhein zum Anschluss an die Heidelberg-Speyerer Privatbahn. Weiter von Lingenfeld aus führt sie neben der unter II. behandelten Hauptbahn bis Germersheim, schneidet später bei Wörth die Linie Winden-Maximiliansau und findet auf der Elsasser Grenze vor Lauterburg Fortsetzung in den Reichseisenbahnen nach Strassburg und weiter nach Basel. Die Eigenthumsgrenze deckt sich im Norden und Süden mit der politischen Landesgrenze, ein Pachtverhältniss besteht hierbei aber nicht, nur der Fahrdienst ist besonders geregelt. Auf dem nördlichen Theil von der Grenze bis Speyer ist sie doppelgleisig, von da ab aber nur eingleisig. Stärkere Steigungen als 1 : 200 kommen auf der ganzen Linie nicht vor.

An Zweigbahnen gehören hierher:

a. Frankenthal-Freinsheim ist 13 km lang, hat westliche Richtung, liegt in der oberrheinischen Tiefebene und mündet auf Station Freinsheim in die Linie Monsheim-Weissenburg. Sie ist eingleisig und erreicht auf der Endstrecke ein Steigungsmaximum von 1 : 100. Ausserdem führt von Frankenthal östlich nach dem Canalhafen ein 2 km langes Anschlussgleis.

b. Speyer - Mitte Rheinbrücke ist 4 km lang, führt in weitem nach Süden offenem Bogen um die Stadt Speyer, wendet sich am Ostende derselben scharf nach Osten und überschreitet den Rhein mittels einer Eisenbahnschiffbrücke, von welcher den pfälzischen Bahnen aber nur die Hälfte gehört; die andere Hälfte ist Eigenthum der Heidelberg-Speyerer Privatbahn. Die Eigen-

thumsgrenze deckt sich mit der ideellen Landesgrenze Mitte Rhein, ein Pachtverhältniss besteht hierbei aber nicht, nur der Fahrdienst wird seitens der badischen Staatsbahnverwaltung von Speyer aus besorgt. Die Bahn ist als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Das Maximalgefäll beträgt 1 : 172.

IV. Monsheim-Landau-Weissenburg ist 84 km lang, hat südliche Richtung und führt am Ostabhang der Vogesen entlang. Sie schliesst auf der Grenze bei Hohensülzen an die Linie Mainz-Alzey-Monsheim der Hessischen Ludwigsbahn an, entsendet bei Grünstadt eine Zweigbahn südwestlich nach Eisenberg, nimmt bei Freinsheim die unter III a. behandelte Linie östlich von Frankenthal auf, führt über Dürkheim und Deidesheim, schneidet bei Neustadt die Linie Ludwigshafen-Bexbach und weiter hinter Edenkoben bei Landau die Linie Germersheim-Zweibrücken, geht über Rohrbach, von wo aus eine Zweigbahn westlich nach Klingenmünster zum Bau angeordnet ist, entsendet bei Winden Zweigbahnen östlich nach Maximiliansau und westlich nach Bergzabern und findet auf der Elsasser Grenze vor Weissenburg Fortsetzung in den Reichseisenbahnen nach Strassburg. Im Norden sowohl wie im Süden decken sich die Eigenthumsgrenzen mit den politischen Landesgrenzen, ein Pachtverhältniss besteht hierbei aber nicht, nur der Fahrdienst ist besonders geregelt. Von der hessischen Grenze bis Neustadt ist die Bahn eingleisig, von da aus bis zu ihrem Endpunkte aber doppelgleisig. Die Maximalsteigung beträgt auf dem nördlichen Theil bis Neustadt 1 : 100, von da bis Weissenburg aber nur noch 1 : 200.

Zu dieser Linie gehören folgende Zweigbahnen:

a. Grünstadt-Eisenberg (Eisthalbahn) ist 9 km lang, steigt unter Benutzung des Eisthales bei südwestlicher Richtung mit einem Maximum von 1 : 150 zu den Vogesen auf, ist als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Winden-Maximiliansau ist 16 km lang, führt in südöstlicher Richtung, in der oberrheinischen Tiefebene gelegen, über Wörth, schneidet hier die Linie Worms-Lauterburg und überschreitet von Maximiliansau aus den Rheinstrom mittels einer Eisenbahnschiffbrücke, von welcher die linksseitige Hälfte den pfälzischen Bahnen, die andere aber zur Karlsruhe-Maxauer Privatbahn gehört, welche im Eigenthum der Stadt Karlsruhe und im Betrieb der badischen Staatsbahnverwaltung steht. Die Eigenthumsgrenze deckt sich also auch hier mit der politischen ideellen Landesgrenze Mitte Rhein, ein Pachtverhältniss besteht hierbei aber nicht, nur der Fahrdienst ist besonders geregelt. Die Bahn ist eingleisig und hat ein Steigungsmaximum von 1 : 200.

c. Winden-Bergzabern ist 9 km lang, hat westliche Richtung, liegt gleichfalls noch in der oberrheinischen Tiefebene und findet bei der am Fusse der Vogesen gelegenen Stadt Bergzabern ihren Endpunkt. Die Bahn ist als Vollbahn gebaut, wird gegenwärtig aber secundär mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Auf der Endstrecke beträgt die Maximalsteigung 1 : 100.

V. Die Schmalspurbahnen:

a. Ludwigshafen-Frankenthal ist 11 km lang, führt von dem besonders angelegten Schmalspurbahnhof in Ludwigshafen östlich der gleichen Vollbahnstrecke in nordwestlicher Richtung über Oppau nach Frankenthal, von wo aus die Fortsetzung westlich nach Grosskarlbach im Bau ist. Die Spurweite beträgt 1 m, die Maximalsteigung 1:32 und die Fahrgeschwindigkeit 2,4 Minuten pro 1 km.

b. Ludwigshafen - Dannstadter Höhe ist 13 km lang, beginnt gleichfalls auf dem Schmalspurbahnhof in Ludwigshafen, hat südwestliche Richtung, schneidet die Vollbahnstrecke Ludwigshafen-Schifferstadt und findet an der westlich dieser Linie gelegenen Dannstadter Höhe ihren Endpunkt. Spurweite und Fahrgeschwindigkeit wie unter a, Maximalsteigung 1 : 84.

In den Linien der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen wird der Rheinstrom zweimal, bei Ludwigshafen und Germersheim mittels fester Eisenbahnbrücken, und zweimal, bei Speyer und bei Maximiliansau mittels Eisenbahnschiffbrücken überschritten. Hiervon gehört die Germersheimer Brücke den pfälzischen Bahnen allein, während die drei anderen nur je zur Hälfte Eigenthum dieser sind. Tunnel sind im Ganzen 25 Stück mit einer Gesammtlänge von rund 8 km vorhanden.

Die Linien der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen haben 15 Anschlusspunkte an die Bahnnetze fremder Verwaltungen und zwar: 2 Anschlüsse an die badischen Staatsbahnen: Mitte Rheinbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen und auf der Landesgrenze bei Germersheim; 1 Anschluss an die Heidelberg-Speyerer Privatbahn Mitte Schiffbrücke zwischen Speyer und Altlussheim; 1 Anschluss an die Karlsruhe-Maxauer Privatbahn: Mitte Schiffbrücke zwischen Maximiliansau und Maxau; 5 Anschlüsse an die Linien der Hessischen Ludwigsbahn: auf den Landesgrenzen bei Bobenheim gegen Worms, bei Hohensülzen und Harxheim gegen Monsheim sowie bei Morschheim gegen Alzey und mittels der Ludwigshafener Rheinbrücke in Mannheim; 3 Anschlüsse an die preussische Eisenbahndirection Köln linksrheinisch: in Münster am Stein, auf der Grenze bei Bexbach gegen Neunkirchen und bei Scheidt/Saarbrücken; 3 Anschlüsse an die Reichseisenbahnen: in Saargemünd sowie auf den Landesgrenzen bei Weissenburg und bei Lauterburg.

Die wichtigsten der hiernach sich ergebenden Durchgangsrouten sind: Ludwigshafen-Bexbach bezw. Saargemünd und Germersheim-Zweibrücken in Anschluss an die erstgenannten für den Verkehr zwischen Süddeutschland und der südlichen Rheinprovinz, Lothringen und Frankreich; Worms-Ludwigshafen-Neustadt-Weissenburg für den Verkehr zwischen Norddeutschland und dem Elsass, der Schweiz und Italien; Worms-Monsheim-Kaiserslautern-Bexbach bezw. Saargemünd für den Verkehr zwischen Norddeutschland und der südlichen Rheinprovinz, Lothringen und Frankreich.

Prignitzer Eisenbahn.

Geschichte. Im Interesse der beiden gewerbthätigen Städte Pritzwalk und Wittstock und ihres in landwirthschaftlicher Beziehung gut entwickelten Hinterlandes stellten die Interessenten, nachdem 1881 die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn eröffnet worden war, das Project zur Verlängerung dieser Bahn östlich über Pritzwalk nach Wittstock auf. Zur Verwirklichung desselben bildete sich mit Concession vom 23. Juli 1884 eine neue Actiengesellschaft, welche ihren obigen Namen der alten Benennung des von der Bahn zu durchziehenden Landstrichs entlehnte. Von dem auf 2 700 000 Mk. je zur Hälfte in Stamm- und Pr.-St.-Actien festge-

setzten Anlagecapital übernahmen der preussische Staat 360 000 Mk., die zuständige Provinz Brandenburg sowie die beiden Kreise Ost- und Westprignitz zusammen 540 300 Mk. und die speciell interessirten vier Städte Wittenberge, Perleberg, Pritzwalk und Wittstock im Ganzen 554 700 Mk. sämmtlich in St.-Actien. Bauausführung und Beschaffung der Betriebsmittel wurde den Eisenbahnunternehmern Bachstein und Schneider in Berlin für 2 460 000 Mk. in General-entreprise übertragen, wobei jedoch der Grunderwerb von der Gesellschaft selbst besorgt wurde. Der Bau begann am 15. August 1884 und die Eröffnung der 44,93 km langen Linie erfolgte am 31. Mai 1885. Die kilometrische Belastung beträgt demgemäss 60 093 Mk. — Den Betrieb überliess die Gesellschaft in einem sogenannten Betriebsgarantievertrage auf die Dauer von zunächst zehn Jahren bis 1895 gleichfalls an die beiden genannten Eisenbahn-unternehmer, doch erscheint als der eigentliche Betriebsführer nur Bachstein. Gleichzeitig trat die neue Gesellschaft in den Pachtvertrag des p. Schneider betreffs der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn ein. Hiernach haben die Garanten bezw. richtiger gesagt die Betriebspächter, abgesehen von den unverändert gebliebenen Verpflichtungen gegen die Stadt Perleberg (s. S. 1353), betreffs der Prignitzer Eisenbahn allein, unter Empfang der gesammten Bruttoeinnahmen aus dem Betriebe und der Verwaltung der Bahn sowie unter Bestreitung aller Betriebsausgaben, der Kosten aus etwaigen Unfall- und Haftpflichtsachen und unter Zahlung der Steuern ihrerseits, jährlich an die Gesellschaft zur Deckung ihrer eigenen Verwaltungskosten 12 000 Mk., zur Dotirung des Reservefonds 2700 Mk., zu derjenigen des Erneuerungsfonds die regulativmässige Rücklage und zur Zahlung der statutenmässigen Dividende der Pr.-St.-Actien von $4\frac{1}{2}$ % den Betrag von 60 750 Mk. zu zahlen. Diese Vereinbarungen verstehen sich bei einer Jahresbruttoeinnahme aus der Prignitzer und der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn zusammen bis zu 319 500 Mk. herauf. Bei einer höheren gemeinschaftlichen Bruttoeinnahme bis zu 420 750 Mk. herauf erhält die Prignitzer Eisenbahngesellschaft zwei Dritttheile des Mehrbetrages als Dividende ihrer St.-Actien, und bei einer noch höheren gemeinschaftlichen Bruttoeinnahme die Hälfte dieses neuen Mehrbetrages, während das andere Drittel bezw. die andere Hälfte den Garanten verbleibt. Andererseits aber bleibt die Prignitzer Eisenbahngesellschaft für die Fehlbeträge an einer Bruttoeinnahme von 319 500 Mk. mit den Mehrerträgen späterer Jahre über die feste Garantiesumme von 60 750 Mk. den Garanten haftbar. Da die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn unbekümmert um die Höhe ihrer eigenen Brutto-

einnahme eine feste Jahrespacht von 14 500 Mk. erhält, so hat sie weder Anspruch auf die Extraüberschüsse bei einer gemeinsamen Bruttoeinnahme über 319 500 Mk., noch ist sie betreffs der Fehlbeträge an einer solchen haftbar, vielmehr berühren Beide die Prignitzer Eisenbahngesellschaft allein.

Betreffs der Verkehrsentwickelung ist vorauszuschicken, dass durch die Ende 1887 erfolgte Eröffnung der preussischen Staatsbahnlinie Neustadt a. d. Dosse-Pritzwalk-Meyenburg mit Anschluss an das mecklenburgische Bahnnetz die Theilstrecke Perleberg-Pritzwalk der Prignitzer Eisenbahn auch Durchgangsverkehr erhalten hat. — Bei dieser Bahn machte sich von Anfang an der Güterverkehr als die finanziell wichtigste Seite geltend; es erscheinen hierbei die landwirthschaftlichen Producte einschliesslich Spiritus. Rüben und Vieh sowie ferner Kohlen, Holz und Steine als die wichtigsten Transportartikel. Die Transportmenge ist von 42 638 Tonnen der zehnmonatlichen Betriebsperiode 1885/86 alljährlich bis auf 71 400 Tonnen in 1888/89 und die Transporteinnahme von 106 050 Mk. auf 133 188 Mk. in 1887/88 gestiegen, in 1888/89 trotz des grösseren Transportquantums aber in Folge Herabsetzung der Tarifsätze im Transitverkehr um rund 5000 Mk. zurück gegangen, doch hat sie, wie hier vorgreifend erwähnt sein möge, in 1889/90 diejenige der früheren Jahre bei Weitem überflügelt und 163 489 Mk. betragen Der Personenverkehr ist betreffs Personenzahl und Einnahme ausnahmslos gestiegen und zwar von 61 255 Personen mit 63 606 Mk. Einnahme in 1885/86 bis auf 69 413 Personen bezw. 69 987 Mk. in 1888/89. Bei der Gesammtbruttoeinnahme zeigt das Jahr 1888/89 wegen des Ausfalls im Güterverkehr gleichfalls einen Rückgang; im Uebrigen setzte dieselbe 1885/86 mit 177 371 Mk. ein, wies als Maximum 214 748 Mk. in 1887/88 auf und hat in 1888/89: 212 432 Mk. betragen. — Dem Betriebsvertrage nach hat die Prignitzer Eisenbahngesellschaft aber nicht allein mit ihren eigenen, sondern vor Allem mit der Gesammtbruttoeinnahme ihrer und der Wittenberge-Perleberger Bahn zu rechnen, und hierbei ergiebt sich, dass die bei Abrechnung mit den Garanten die Grenze bildende Stichsumme von 319 500 Mk. in den drei Jahren 1885/86 bis 1887/88 um geringe Beträge übertroffen worden ist, während das Jahr 1888/89 einen Fehlbetrag von 294 Mk. erbrachte. Die aus den ersten drei Jahren der Gesellschaft demgemäss erwachsene Mehreinnahme war aber zu gering, um zur Dividendenzahlung auf die St.-Actien verwendet zu werden, und der Fehlbetrag aus 1888/89 fand in 1889/90 wieder Deckung, in welchem Jahre sich überhaupt das Gesammtresultat so günstig

stellte, dass die St.-Actien zum ersten Male eine Dividende mit 1 ½ % erhalten konnten. Hiernach haben die Pr.-St.-Actien alljährlich ihre statutenmässige Dividende von 4 ½ %, die St.-Actien aber bis 1888/89 keine Dividende erhalten, andererseits ist aber aus der Betriebsabrechnung auch keine Schuld der Gesellschaft an die Garanten verblieben. — Was nun die finanziellen Jahresergebnisse für die Garanten betrifft, so haben diese besonders auch mit den Betriebsausgaben zu rechnen; dieselben stellten sich günstig, indem sie sich pro 1 km zwischen 2105 Mk. und 2468 Mk., im Verhältniss zur Bruttoeinnahme aber zwischen 43,98 und 52,23 % bewegt haben. Hiernach waren die für die Garanten verbliebenen Reinüberschüsse ganz erheblich; sie haben bei einem Minimum von 12 199 Mk. in 1888/89 und einem Maximum von 27 113 Mk. in 1887/88 im Ganzen 73 388 Mk. betragen.

Bei Selbstbetrieb hätten die St.-Actien alljährlich eine Dividende erhalten können und zwar: von 1885/86 an gerechnet: 1,30 % — 1,45 % — 2 % und 0,90 %.

Noch ist zu erwähnen, dass die Gesellschaft die Verlängerung ihrer Bahn von Wittstock bis zur preussisch-mecklenburgischen Landesgrenze plant bei gleichzeitigem Weiterbau seitens der Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahngesellschaft von der Grenze bis Mirow, jedoch befindet sich die Angelegenheit gegenwärtig noch im Stadium der allgemeinen Vorarbeiten.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888/89, wie folgt: Erneuerungsfonds 76 371 Mk., Specialreservefonds 10 917 Mk. und Bilanzreservefonds 11 634 Mk. An Betriebsmitteln waren zu demselben Zeitpunkt 3 Locomotiven, 8 Personen- und 22 Lastwagen vorhanden, das Beamten und Arbeiterpersonal zählte 49 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Perleberg; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital ult. 1890: 1 350 000 Mk. St.-Actien und 1 350 000 Mk. Pr.-St.-Actien, Beide in Stücken zu 300 Mk.; jede Actie beider Sorten 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 7. und 30. 9.; Pr.-St.-Actien 4½ % Vorzugsdividende ohne Recht auf Nachzahlung, hierauf St.-Actien bis zu 5 %, Rest unter beide Actiensorten gleichmässig; Auszahlung der Dividende spätestens vom 1. November ab; Verj. 4 Jahre nach Ft.; bei etwaiger Auflösung der Gesellschaft Pr.-St.-Actien betreffs des Nennwerths vor St.-Actien voll zu decken. — Pr.-Obligationen nicht vorhanden. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse in Perleberg, ferner in Berlin die Kur- und Neumärkische Ritterschaftliche Darlehenskasse sowie das Bankhaus Meyer Ball und in Pritzwalk die Landwirthschaftliche Vereinsbank für die Prignitz. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Berliner Börsenzeitung und die

Kreisblätter der Ost- und Westprignitz. — **Dotirung der Fonds:** Erneuerungsfonds nach Regulativ, Specialreservefonds gleichfalls nach Regulativ, gegenwärtig mit 2700 Mk., aufzusammeln auf 500 000 Mk.; Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10% des Grundcapitals. — **Besteuerung, Ankauf etc.:** Erstere nach den allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen, zum Ankauf dagegen ist der Staat bereits 10 Jahre nach Betriebseröffnung, also schon vom 1. Juni 1895 ab nach den Sätzen des Gesetzes von 1838 und ausserdem jederzeit berechtigt, den Betrieb der Bahn für Rechnung der Gesellschaft seinerseits zu übernehmen. Ferner ist die Gesellschaft verpflichtet, auf Anfordern des Ressortministers den Betrieb an eine anschliessende Bahn gegen eine jährliche Rente im durchschnittlichen Reinertrage der letzten 5 Jahre, mindestens aber gegen $4^1/_2$% des Anlagecapitals zu überlassen, sowie auch die Bahn zur Vollbahn umzubauen bezw. bei Weigerung ihrerseits zu diesem Zwecke das Eigenthum und den Betrieb der Bahn gegen Erstattung des Anlagecapitals oder wenigstens den Betrieb nach den vorigen Sätzen an einen anderen Unternehmer abzutreten, endlich noch bei einer kilometrischen Bruttoeinnahme von 16 000 Mk. im Durchschnitt dreier aufeinander folgender Jahre das zweite Gleis zu legen. — **Börse:** St.-Actien nicht eingeführt; Pr.-St.-Actien in Berlin; Cours ult. 1890: 104,25%. Dividende pro 1889/90: St.-Actien $1^1/_2$%, Pr.-St.-Actien $4^1/_2$%.

Geographie. Die Bahn ist 44,93 km lang, gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Brandenburg an und liegt innerhalb des norddeutschen Tieflandes auf hügeligem Terrain. Sie beginnt auf dem Bahnhofe Perleberg der Wittenberge-Perleberger Privatbahn, führt in nordöstlicher Richtung über Pritzwalk, schneidet hier die preussische Staatsbahnlinie Neustadt a. d. Dosse-Meyenburg und findet bei der Stadt Wittstock ihren Endpunkt ohne weiteren Anschluss. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat auf 24 km Steigungen über 1 : 200 bis 1 : 100 herauf und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Rappoltsweiler Strassenbahn.

Geschichte. Bei Erbauung der 1840/44 eröffneten Strassburg-Baseler Eisenbahn war die Stadt Rappoltsweiler (im jetzigen Bezirk Oberelsass) 4 km seitwärts jener liegen geblieben, und erst lange Zeit nachher wurde die unmittelbare Einbeziehung derselben in das Bahnnetz Gegenstand eines besonderen Unternehmens. Unterm 12. Juni 1878 erhielt nämlich die Stadtgemeinde Rappoltsweiler selbst die kaiserliche Genehmigung zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Stadt nach der Station Rappoltsweiler der nunmehrigen Reichseisenbahnen, und in dem seitens des Oberpräsidenten von Elsass-Lothringen festgestellten Lastenheft (Concessionsbedingungen) vom 8. April 1879 wurde die Spurweite der Bahn auf 1 m festgesetzt. Da es sich für die Stadt nicht darum handelte, in dieser Bahn eine unmittelbare Einnahmequelle, sondern eine Förderin ihres Handels und ihrer Industrie zu gewinnen, und zu

gleicher Zeit die Schweizerische Locomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur nach einem Object zur Herstellung einer schmalspurigen Musterbahn suchte, so übertrug die Stadtgemeinde im Vertrage vom 1. Juli 1879 ihre Rechte und Pflichten aus der Concession an das von der genannten Locomotivfabrik unter dem Namen „Rappoltsweiler Strasseneisenbahn - Gesellschaft" gebildete Consortium und verpflichtete sich zur Zahlung einer Jahressubvention à fonds perdu von 500 Mk. an dieses. Dasselbe nahm den Bau ungesäumt in Angriff und eröffnete die 4 km lange Linie am 4. August 1879 für den Personenverkehr sowie am 1. Oktober 1879 für den Güterverkehr. Als neue mustergültige Einrichtung ist hierbei hervorzuheben, dass zum Transport normalspuriger Wagen in ihrem Untergestell schmalspurige Rollböcke zur Einführung kamen, so dass eine Umladung der Massengüter im Wechselverkehr mit normalspurigen Bahnen vermieden wird. Die Anlagekosten der Bahn stellten sich, abgesehen von 9300 Mk. Subventionen, für das Consortium auf 227 522 Mk, mithin pro 1 km auf 56 880 Mk. Im Jahre 1887 wandelte sich das bisherige Consortium mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres in eine Actiengesellschaft um, nahm die Firma „Rappoltsweiler Strassenbahn" an, setzte das Actiencapital, nachdem der Mehrbetrag vorher bereits amortisirt war, auf 200 000 Mk. (= 50 000 Mk pro 1 km) fest, nahm ihr Domizil in Mülhausen im Elsass und verlegte das Geschäftsjahr auf die Zeit des Etatsjahres, während es bisher mit dem 1. Juli begonnen hatte.

Im Verhältniss zu der geringen Ausdehnung und dem beschränkten Verkehrsgebiet der Bahn hat sich der Verkehr von Anfang an gut gestaltet, denn die kilometrische Bruttoeinnahme belief sich im ungünstigsten Jahre 1884/85 noch auf 9678 Mk., in 1888/89 aber auf 10 641 Mk., jedoch haben die Betriebsausgaben dieses günstige Resultat erheblich beeinträchtigt. Dieselben bewegten sich zwischen 65,31 % und 96,12 % der Bruttoeinnahme und haben im Durchschnitt 79,51 % derselben erfordert. Die hiernach verbliebenen Betriebsüberschüsse verzinsten das jeweilige Anlagecapital (mit dem ersten vollen Betriebsjahr 1880/81 beginnend) auf 5,61 % — 0,65 % — 4,26 % — 4,57 % — 3,34 % — 3,10 % — 3,92 % — 2,57 % und 4,88 %. Nach der Organisation der ersten Gesellschaft bezw. des Consortiums erscheint bis einschliesslich 1886/87 die Auszahlung einer Dividende nicht, während die gegenwärtige Gesellschaft für die beiden Jahre 1887/88 und 1888/89 eine solche von je 3 % vertheilt hat, wobei ihr einerseits ein disponibler Rechnungsüberschuss von dem früheren Consortium zu

Statten kam, wobei sie andererseits aber auch mit Rücksicht auf die zunächst bis zum 1. Januar 1909 beschränkte Consessionsdauer 5000 Mk. auf die Amortisation von Actien verwendet hat. — Bis einschliesslich 1887/88 bildete der Personenverkehr die Haupteinnahmequelle, und erst 1888/89 ist der Güterverkehr in den Vordergrund getreten. Derselbe ist aber bereits seit 1884/85 unausgesetzt in Zunahme begriffen, und hieraus lässt sich auf fortschreitende Entwickelung auch der Rentabilität des Unternehmens hoffen. Betreffs der Dividendenbemessung ist hierbei allerdings zu berücksichtigen, dass wegen der beschränkten Concessionsdauer alljährlich ein verhältnissmässig erheblicher Theil des Betriebsüberschusses auf die Amortisation der Actien verwendet werden muss. — Besondere Fonds werden erst seit Bildung der neuen Gesellschaft geführt, so dass ult. 1888/89 der Erneuerungsfonds erst 400 Mk. und der Bilanzreservefonds 917 Mk. Vermögen aufwies.

Um noch einen Ueberblick über den ziffermässigen Verkehr der Bahn zu geben, lassen wir nachstehend die Betriebsergebnisse des letzten zum Bericht gezogenen Geschäftsjahres 1888/89 folgen: Es wurden 95 566 Personen und 14 625 Tonnen Frachten befördert, hierfür 18 520 Mk. bezw. 20 598 Mk., im Ganzen aber 42 563 Mk. vereinnahmt, während die Betriebsausgaben 32 803 Mk. = 77,07 % jener betrugen, so dass sich ein Betriebsüberschuss von 9760 Mk. = 4,88 % des Anlagecapitals ergab. Das Beamten- und Arbeiterpersonal belief sich auf 14 Köpfe, und an Betriebsmitteln waren 3 Locomotiven, 4 Personen- und 6 Lastwagen sowie 4 Rollböcke (Trucks) vorhanden. — Zum Schluss sei als historische Notiz hier noch erwähnt, dass das frühere Consortium unterm 22. Juli 1881 die Concession für eine Schmalspurbahn von der Station Lützelburg der Linie Strassburg-Metz nach der Stadt Pfalzburg erhalten, die Ausführung dieser aber einer besonderen neuen Gesellschaft überlassen hatte.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft war Mülhausen im Elsass, ist 1890 aber nach Rappoltsweiler selbst verlegt worden: die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. Die Concession ist zeitlich beschränkt und reicht zunächst nur bis zum 1. Januar 1909. — **Actiencapital ult. 1890:** 194 000 Mk. in Actien à 1000 Mk. Mit Rücksicht auf die beschränkte Concessionsdauer ist die Gesellschaft zur Amortisation der Actien und zur Ausgabe von Genussantheilscheinen an Stelle der ausgeloosten berechtigt; planmässig soll diese Angelegenheit erst nach Abschluss des Jahres 1890/91 geregelt werden, indes waren ult. 1890 zu Folge jeweiliger besonderer Beschliessung bereits 6000 Mk. Actien amortisirt. Jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung. Ordentliche Generalversammlung jährlich einmal im Monat Mai. Dividendenzahlung spätestens vom 1. Juli ab; Verj. 5 Jahre nach Ft. — **Pr.-Oblig.**

nicht vorhanden. — Zahlstelle: Die Gesellschaftskasse in Rappoltsweiler. — Obligatorisches Publicationsorgan: Nur der Deutsche Reichsanzeiger. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Ermessen des Aufsichtsraths, zuletzt 300 Mk. pro 1 km; Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10% des Anlagecapitals. — Besteuerung, Ankauf etc.: Erstere erstreckt sich auf Grund-, Thür-, Fenster-, Patent- und Steuer der todten Hand; den Ankauf der Bahn hat sich die Regierung nicht vorbehalten, auch geht jene bei Ablauf der Concession nicht in den Besitz des Landes über, vielmehr ist sie seitens der Gesellschaft abzutragen, und diese bleibt Eigenthümerin des gesammten Materials etc. Indes hat die Stadt Rappoltsweiler der Gesellschaft gegenüber die Verpflichtung übernommen, rechtzeitig die Verlängerung der Concession auf weitere 20 Jahre bis zum 1. Januar 1929 nachzusuchen. Falls der Genehmigung geht dann am 1. Januar 1929 die Bahn unentgeltlich in das Eigenthum der Stadt Rappoltsweiler über. — Börse: Die Actien sind nicht eingeführt. — Dividende pro 1889/90: 3,50%.

Geographie. Die Bahn ist 4,00 km lang und gehört der politischen Eintheilung nach dem Bezirk Oberelsass an. Sie beginnt auf der Station Rappoltsweiler der Linie Strassburg-Basel, steigt aus der oberrheinischen Tiefebene in westlicher Richtung mit einem Maximum von 1:33 zu den östlichen Abhängen der Vogesen auf und findet bei der Stadt Rappoltsweiler ihren Endpunkt. Sie ist als schmalspurige Secundärbahn mit 1 m Spurweite gebaut, benutzt durchweg die öffentliche Strasse und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

Renchthal-Eisenbahn.

(Appenweier-Oppenau.)

Geschichte. Die als badische Staatsbahn hergestellte und bereits 1866 eröffnete Linie durch das Kinzigthal (Offenburg-Hausach) bedrohte die Ortschaften der übrigen Schwarzwaldthäler in der Entwickelung ihrer gewerblichen und volkswirthschaftlichen Verhältnisse. Dieser Gesichtspunkt liess unter anderen auch das Project einer Bahn durch das Renchthal mit Anschluss an die badische Hauptbahn entstehen. Die Regierung lehnte, durch ihre anderweitigen Eisenbahnbauten in Anspruch genommen, die Ausführung einer solchen Bahn auf Staatskosten fürs Erste ab, genehmigte jedoch mit Gesetz vom 16. April 1870 die Herstellung durch Privatunternehmer unter der Bedingung des staatsseitigen Betriebes. Hierauf bildete sich 1874 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen zum Bau einer Vollbahn von der Staatsbahnstation Appenweier südöstlich durch das Renchthal über Oberkirch nach Oppenau und erhielt unter dem 26. Oktober 1874 die definitive Concession.

Das Anlagecapital war ursprünglich auf 1 083 700 Mk. in Actien festgesetzt, eine Erhöhung aber bereits in den Statuten bis auf 1 500 000 Mk. in Anleihen vorgesehen. Das Privatcapital

zeigte sich jedoch nicht in dem gewünschten Masse zugänglich, und so konnten zunächst nur 1 218 300 Mk. durch Ausgabe von Actien aufgebracht werden, während das weiterhin erforderliche Capital durch Aufnahme 5procentiger Darlehen beschafft werden musste. Wegen der unerwartet hohen Forderungen für Grund und Boden genügte aber auch das in Aussicht genommene höhere Baucapital von 1 500 000 Mk. noch nicht, vielmehr erheischte die Fertigstellung der Bahn einschliesslich der Bauzinsen 1 948 587 Mk., in welcher Summe eine Forderung des Domänenfiscus aus der Grunderwerbung im Betrage von 23 319 Mk. mit enthalten ist, welche dieser gegen 5 % Zinsen und Tilgung in 10 Jahresraten creditirte. Nach Eröffnung der Bahn übernahm die im Abstossgebiet der Endstation gelegene Gemeinde Petersthal noch nachträglich Actien für 99 900 Mk., so dass sich nunmehr das Actiencapital wie noch gegenwärtig auf 1 318 200 Mk. stellte, doch ist dieser ganze Betrag schon in obiger Bausumme enthalten, und somit beläuft sich 1 km auf 105 844 Mk., wohl verstanden ohne Betriebsmittel. — Der Bau war mit Beginn am 1. März 1875 unter Leitung der Gesellschaft ausgeführt, und die 18,41 km lange Strecke am 1. Juni 1876 dem Verkehr übergeben worden. Concessionsgemäss wurde der Betrieb von Anfang an, und zwar zunächst auf die Dauer von 25 Jahren seitens der grossherzoglichen Staatsbahnverwaltung übernommen. Dieselbe stellt das Beamtenpersonal, die Betriebsmittel und trägt sämmtliche Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten mit Ausnahme der für die eigene, innere Verwaltung der Gesellschaft; diese sowie die Kosten für Erweiterungen und Aenderungen der Bahnanlagen fallen der Letzteren zur Last. Für die Betriebsführung erhält die Staatsbahnverwaltung 50 % der Bruttoeinnahme. Hierbei ist in dem Betriebsvertrage jedoch vorgesehen, dass, falls die dem Staat zukommenden 50 % — ein Jahr in das andere gerechnet — mehr betragen sollten als die der Staatsbahnverwaltung erwachsenen Betriebskosten, die Gesellschaft aus diesem Mehrbetrage die ihr an 4 ½ % ihres Baucapitals fehlende Summe noch extra erhalten, der etwaige weitere Ueberschuss aber je zur Hälfte zwischen der Gesellschaft und der Staatsbahnverwaltung getheilt werden sollte. Andererseits aber sollte auch, falls die dem Staat zukommenden 50 % zur Bestreitung der Betriebskosten nicht ausreichen möchten, die Gesellschaft das hieran Fehlende aus ihren 50 % der Roheinnahme zurück erstatten, insoweit diese 50 % mehr als 4 ½ % des Baucapitals betrügen.

Im Verhältniss zu dem nur beschränkten Verkehrsgebiet der Bahn und der nur geringeren gewerblichen Bedeutung seiner Ort-

schaften hat sich der Verkehr, dessen Hauptseite bislang der Personenverkehr bildet, ganz gut entwickelt und ist noch in stetem Steigen begriffen; da aber die der Betriebsführerin buchmässig erwachsenen Betriebsausgaben wie bei allen badischen Pachtbahnen so auch hier — mit einem Minimum von 84,6 % in 1887, mit einem Maximum von 102 % in 1876 und mit einem Durchschnitt von 94,6 % — weit über 50 % der Bruttoeinnahme betragen haben und wohl auch stets betragen werden, so ist die Gesellschaft nur auf die ihr ursprünglich zustehende Hälfte der Roheinnahme angewiesen, und da die Bedienung der Darlehen jährlich über 31 500 Mk. erfordert, so konnten stets nur geringe Dividenden zur Auszahlung kommen. Dieselben betrugen:

pro	1876 (½ Jahr)	1877	1878	1879	1880	1881	1882
	2,99	1,94	1,58	1,42	1,50	1,66	1,66 %
pro	1883	1884	1885	1886	1887	1888	
	2	2	2	2,33	3	2,66 %	

im Durchschnitt 2,06 %. Der höhere Procentsatz des ersten halben Betriebsjahres gegenüber den folgenden Jahren erklärt sich daraus, dass die Bedienung der Schuld an den Domänenfiscus erst von 1877 ab dem Betriebsüberschuss zur Last fiel.

Ziffermässig berechnet sich die Staatsbahnverwaltung aus der Betriebsführung der Renchthalbahn bis ult. 1888 ein Defizit von 669 621 Mk. Für diese Summe und die noch dazu tretenden buchmässigen Defizits der späteren Jahre ist die Gesellschaft nach dem Betriebsvertrage mit dem Ueberschuss aus den ihr zukommenden 50 % über 4 ½ % Zinsen ihres vom Staat festgestellten Baucapitals ersatzpflichtig. Dasselbe beziffert sich per ult. 1888 auf 1 961 142 Mk. Diese Summe, die nach Lage der Verhältnisse um ein Bedeutendes sich nicht mehr erhöhen kann, erfordert zu 4 ½ % Jahreszinsen 88 251 Mk. Sobald also der der Gesellschaft zukommende Antheil an der Bruttoeinnahme, welcher bislang in Maximo 72 687 Mk. aus 1887 betragen hat, jene Summe zuzüglich 4 ½ % des etwaigen weiteren Baumehraufwandes übersteigt, hat die Gesellschaft den derartigen Ueberschuss auf das buchmässige Defizit an die Staatsbahnverwaltung zurück zu zahlen. Hiernach ist die Höhe der überhaupt möglichen Dividende eine beschränkte und würde im günstigsten Falle einen geringen Bruchtheil über 4 % betragen können.

Nachrichtlich sei hier am Schluss des geschichtlichen Theils noch erwähnt, dass inhaltlich der Statuten bereits bei Gründung der Gesellschaft die Weiterführung der Bahn von Oppenau bis Petersthal oder Griesbach, Beides kleine Badeorte in der Nähe von Oppenau, in Aussicht genommen war, doch dürfte, da beide Orte bereits

im Verkehrsgebiet der Bahn concurrenzlos liegen, dies Project jetzt nachträglich wohl nicht mehr zur Ausführung kommen. — Der einzige Fonds der Gesellschaft, der Bilanzreservefonds, schloss ult. 1888 mit einem Vermögen von 3684 Mk. ab. Betriebsmittel und Beamte stellt die Staatsbahnverwaltung.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Oberkirch; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. Die Concession ist zeitlich auf 80 Jahre, d. i. bis 1954 beschränkt. — Actiencapital ult. 1890: 1318200 Mk. in Stücken zu 300 Mk. = 175 Gulden, zu 1500 Mk. oder 3000 Mk. Jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal im Monat Juli oder August in Oppenau. Dividendenzahlung spätestens vom 8. September an; Verj. 5 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres der Ft. Inhaltlich der Statuten ist die Amortisation der Actien auf besonderen Beschluss der Gesellschaft zulässig, bis jetzt aber noch nicht begonnen und mit Rücksicht auf die geringe Höhe der Dividende wohl auch kaum zu erwarten. — Pr.-Obligationen nicht vorhanden, die Anleihen der Gesellschaft sind bei den Gemeinden Oberkirch und Oppenau contrahirt; Betrag derselben ult. 1888: 632300 Mk.; Zf. 5 %, seitens der Gesellschaft unkündbar. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse in Oberkirch, die grossherzogliche Domänenverwaltung und der Vorschussverein in Oppenau. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, der Renchthäler (Amtsverkündiger für den Amtsbezirk Oberkirch) in Oberkirch und in beschränktem Masse die Karlsruher Zeitung. — Dotirung der Fonds: Nur der gesetzliche Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reinertrages, aufzusammeln auf 10% des Anlagecapitals. Ursprünglich wurde freiwillig ein allgemeiner Reservefonds geführt, doch ist derselbe 1879 zum letzten Mal dotirt und dann aufgebraucht worden. — Besteuerung und Ankauf: Grund- und Häusersteuer sowie Gemeindeumlagen. Ankaufsrecht des Staats zu jeder Zeit und zwar innerhalb der ersten 25 Betriebsjahre, d. h. bis ult. Mai 1901, gegen Erstattung des staatsseitig anerkannten Baucapitals ohne Abzug und ferner derjenigen Beträge, um welche die der Gesellschaft zugekommenen 50 % der Bruttoeinnahme hinter 4 % des jeweiligen vorgedachten Baucapitals zurück geblieben sind; vom 26. Betriebsjahre an jedoch nur gegen Erstattung des Baucapitals ohne Zuzahlung, vielmehr unter Abzug des taxmässigen Minderwerthes der einer Abnutzung oder Fäulniss unterworfenen Anlagen etc. — Börse: Actien nicht eingeführt, ungefährer Preis im Privatverkehr gegenwärtig 75 %. — Dividende pro 1889: 3 %.

Geographisch ist die Bahn bereits auf Seite 565 unter 12 behandelt.

Reinheim-Reichelsheimer Eisenbahn

siehe Secundärbahnen des Eisenbahnunternehmers Bachstein.

Rhene-Diemelthal-Eisenbahn.

Geschichte. Diese von Martenberg in Waldeck nördlich nach der Station Bredelar der preussischen Staatsbahnstrecke Schwerte-Arnsberg-Scherfede (Directionsbezirk Elberfeld) führende 10,94 km

lange Schmalspurbahn mit 1 m Spurweite bestand bereits seit dem 1. März 1874 als Grubenbahn im Eigenthum der Union, Actiengesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund, und der Actien-Commandit-Gesellschaft Aplerbecker Hütte, Brügmann, Weyland & Co. zu Aplerbeck resp. Siegen, zum Transport des auf den Gruben dieser Gesellschaften gewonnenen Eisensteins. Unterm 16. August 1882 erhielten Letztere aber die Allerhöchste Concession, die Bahn für die Beförderung von Gütern dem öffentlichen Verkehr zu übergeben und sie nach der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu betreiben. Die Einführung des öffentlichen Verkehrs erfolgte am 15. Dezember 1882, zunächst aber nur für Wagenladungsgüter, doch ist seit dem 15. September 1885 zwischen den beiden Endstationen der Bahn auch Stückgutbeförderung eingeführt, die Beförderung von Personen dagegen auch jetzt 1890 noch ausgeschlossen. — Die Anlagekosten der Bahn beliefen sich bei Einführung des öffentlichen Verkehrs auf 743 350 Mk. und haben sich bis zum Schluss des Betriebsjahres 1888/89 auf 751 923 Mk. erhöht, so dass auf 1 km 68 731 Mk. entfallen.

Da der Haupttransportartikel in den im Verkehrsgebiet der Bahn gewonnenen Eisenerzen besteht, und diesen gegenüber die anderen Transportartikel wie Kohlen, Getreide, Gips und Grubenholz nur wenig in die Wagschale fallen, so ist der Verkehr der Bahn von den jeweiligen Conjuncturen der Eisen- und Hüttenindustrie abhängig und demnach beträchtlichen Schwankungen unterworfen. Er setzte in dem ersten vollen Betriebsjahre mit öffentlichem Verkehr 1883/84 mit 76 452 Tonnen ein, ging von Jahr zu Jahr bis auf 54 956 Tonnen in 1886/87 zurück, ist seitdem aber wieder bis auf 81 377 Tonnen in 1888/89 gestiegen. Hierbei ist der Empfang verschwindend gering, er erreichte als Maximum in 1888/89 nur 7417 Tonnen. Die Gesammtbruttoeinnahme betrug in 1883/84 als bisheriges Maximum 42 419 Mk. und fand in 1886/87 mit 30 385 Mk. das Minimum. Sind diese Resultate für eine Schmalspurbahn auch nicht so ungünstig, so absorbirten doch die Betriebsausgaben derartige Summen, dass die finanziellen Endresultate entschieden schlechte wurden. Jene bewegten sich im Verhältniss zu den Bruttoeinnahmen zwischen 57,61 % in 1885/86 und 110,03 % in 1884/85 und betrugen durchschnittlich 79,54 % jener. Hiernach verzinste sich das jeweilige Anlagecapital durch den Betriebsüberschuss vor Dotirung der Fonds in den einzelnen Jahren wie folgt:

pro	1882/83 (3 ½ Monat)	1883/84	1884/85	1885/86	1886/87	1887/88	1888/89
	0,85	0,87	4146 Mk. Defizit	2,39	0,71	1,28	0,62 %.

Dem gegenüber ist zu betonen, dass der Werth der Bahn für die Eigenthümer in der erleichterten und billigeren Abfuhr ihrer Bergwerksproducte liegt, dass das unmittelbare finanzielle Resultat der Bahn nebensächlich ist und das auf diese verwendete Anlagecapital sich anderweit reichlich verzinst. — Von den für die Bahn besonders geführten Fonds schloss ult. 1888/89 der Reservefonds mit einem Vermögen von 2860 Mk., der Erneuerungsfonds dagegen mit einem Defizit von 5026 Mk. ab. An Betriebsmitteln waren zu demselben Zeitpunkt 3 Locomotiven und 59 Lastwagen vorhanden, und das speciell für die Bahn vorhandene Beamten- und Arbeiterpersonal belief sich auf 7 Köpfe.

Geschäftliches. Die Bahn bildet einen Vermögensbestandtheil der Eingangs genannten beiden Gesellschaften, welche betreffs der Bahn ihren Sitz in Siegen haben. Das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. Besondere Actien bezw. Obligationen sind für die Bahn nicht ausgefertigt. Der für diese zu führende Erneuerungsfonds wird nach besonderem Regulativ und der Betriebsreservefonds mit jährlich 400 Mk. dotirt. Da in Waldeck mit Gesetz vom 11. März 1870 die preussischen Eisenbahngesetze eingeführt worden sind, so ist die ganze Bahn betreffs Besteuerung und Ankauf diesen unterworfen.

Geographie. Die Bahn ist 10,94 km lang, liegt auf dem nordöstlichsten Theil des Sauerländischen Gebirges und gehört der politischen Eintheilung nach mit 2,06 km dem Fürstenthum Waldeck und mit 8,88 km der Provinz Westfalen an. Sie führt von Martenberg in nördlicher Richtung unter Benutzung der Rhene-, Diemel- und Hoppkethäler bei gleichzeitiger Ueberbrückung dieser Gewässer nach Bredelar, wo sie auf dem preussischen Staatsbahnhofe ohne directen Gleiseanschluss endet. Sie ist als Schmalspurbahn mit 1 m Spurweite gebaut, hat durchweg eigenes Planum, eine Maximalsteigung von 1 : 80 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben. Zu bemerken bleibt noch, dass die Anfangsstation Martenberg sowie die Zwischenstationen Eckefeld und Reinhard ihre Namen nicht Ortschaften, sondern den dort befindlichen Gruben entlehnt haben.

Ruhlaer Eisenbahn.

Geschichte. Die gewerbliche und industrielle Bedeutung des theils zum Grossherzogthum Sachsen-Weimar (Eisenacher Kreis), theils zum Herzogthum Sachsen-Gotha gehörigen Fleckens Ruhla, dessen Erzeugnisse besonders in Rauchutensilien nach allen Theilen der Erde abgesetzt werden, und sein Ruf als beliebter Badeort liessen schon Anfang der siebziger Jahre das Project entstehen, denselben in das Schienennetz zu ziehen. Die Angelegenheit gedieh damals aber nur bis zu den allgemeinen Vorarbeiten, da die Thüringische Eisenbahngesellschaft, in deren Verkehrsgebiet Ruhla lag, sich zur Erbauung einer Zweigbahn nach dort nicht bereit fand, und anderweitig war das bei den schwierigen Terrainver-

hältnissen erforderliche relativ hohe Anlagecapital einer Vollbahn nicht aufzubringen. Durch Erlass der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung trat die Sache in ein neues Stadium, und da ausserdem die der geographischen Lage nach betheiligten beiden Staaten sich zur Uebernahme von je 60 000 Mk. Actien unter Verzicht auf Dividende während der ersten zwölf Betriebsjahre bereit erklärten, constituirte sich nun eine neue Gesellschaft mit einem Anlagecapital von 360 000 Mk. in Actien. Dieselbe erhielt unterm 16. Februar 1880 die landesherrlichen Concessionen zur Erbauung einer normalspurigen Secundärbahn von Ruhla nördlich nach Wutha, Station der jetzt preussischen Staatsbahnstrecke Erfurt-Eisenach. Die Bauausführung erfolgte durch den Eisenbahnunternehmer Bachstein für 340 000 Mk. in Generalentreprise ohne Grunderwerb und ohne Beschaffung von Betriebsmitteln. Der Bau begann im März und die Eröffnung der 7,29 km langen Linie erfolgte am 10. Juli für Personenverkehr und am 15. September 1880 für Güterverkehr. Auch der Betrieb wurde von Eröffnung an auf die Dauer von zwölf Jahren bis 1892 derart an den Eisenbahnunternehmer Bachstein verpachtet, dass dieser die sämmtlichen Einnahmen aus der Bahn erhält und dagegen seinerseits die Betriebsmittel stellt, die sämmtlichen Betriebsausgaben, alle Unfall- und Haftpflichtsachen trägt, den Erneuerungsfonds jährlich mit 2000 Mk. dotirt und an die Gesellschaft eine Jahrespacht von 11 000 Mk. zahlt, doch ist dieser Betrag seit 1888 um 90 Mk. erhöht. Ein Wachsen des Pachtbetrages mit den Bruttoeinnahmen oder die Rückerstattung von Fehlbeträgen an einer gewissen Höhe der Bruttoeinnahme seitens der Eigenthümerin an den Pächter ist bei diesem Vertrage nicht vorgesehen. — Im Jahre 1883 nahm die Gesellschaft zur Deckung der Grunderwerbskosten, die sich weit über den Voranschlag gestellt hatten, eine 4½ procentige Anleihe von 53 000 Mk. auf, und es beträgt somit das Gesammtanlagecapital 413 000 Mk., für 1 km aber 56 651 Mk. Bei dieser Bahn bildet der Personenverkehr finanziell die Hauptseite. Derselbe ist von 49 534 Personen mit 23 840 Mk. Einnahme in 1881 buchstäblich alljährlich bis auf 97 753 Personen mit 32 118 Mk. in 1888 gestiegen. Auch der Güterverkehr hat mit Ausnahme des Jahres 1886 jährlich und zwar von 5550 Tonnen mit 12 437 Mk. Transporteinnahme bis auf 14 642 Tonnen bezw. 21 429 Mk. zugenommen und die Gesammtbruttoeinnahme ist wieder ausnahmslos alljährlich von 37 538 Mk. auf 54 174 Mk. gestiegen. Die Betriebsausgaben haben sich zwischen 65,78 % der Bruttoeinnahme in 1886 und 51,97 % in 1888 bewegt, im Durchschnitt aber 59,15 % betragen. Der dem Charakter des

Pachtvertrages gemäss nach Dotirung des Erneuerungsfonds und nach Zahlung der festen Pachtsumme dem Betriebspächter zufallende Ueberschuss bewegte sich zwischen 1209 Mk. in 1881 und 12 930 Mk. in 1888 und hat im Ganzen 46 676 Mk. betragen. Allerdings ist dies nicht der wirkliche Reingewinn für den Pächter, da er die Betriebsmittel stellt und sich deshalb für das in denselben seinerseits angelegte Capital Zinsen und Amortisation berechnen muss. — Die Gesellschaft, deren einzige Einnahme die Pachtsumme ist, hat hieraus zunächst den statutarischen Reservefonds und den gesetzlichen Bilanzreservefonds zu dotiren, die Eisenbahnsteuer zu zahlen sowie ihre Pr.-Anleihe zu verzinsen und zu amortisiren. Der Rest verbleibt zur Dividendenzahlung und zwar, da die beiden Regierungen für die ganze gegenwärtige Pachtdauer auf eine solche verzichtet haben, den Actien in Privatbesitz im Betrage von 240 000 Mk Dieselbe betrug:

pro	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
	3,33	3,33	3	3	3	3	3	3 %.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888 wie folgt: Erneuerungsfonds 16 989 Mk., statutarischer Reservefonds 1486 Mk.; Bilanzreservefonds 1080 Mk. Betriebsmittel und Beamte werden von dem Pächter gestellt.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Ruhla weimarischen Antheils; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 360 000 Mk. à 300 Mk.; je 300 Mk. Actienbesitz 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung zwischen 1. 1. und 30. 6.; in Folge bedingten Dividendenverzichts der Regierungen von Weimar und Gotha für ihre Antheile am Actiencapital mit zusammen 120 000 Mk. auf die ersten zwölf Betriebsjahre kommt bis 1892 vertheilbarer Reinüberschuss den Privatactien bis zu 4% Dividende allein zu Gute. Dividendenzahlung spätestens vom 1. August ab; Verj. 4 Jahre nach Ft. — Pr.-Obligationen ult. 1890 in Umlauf: 46 700 Mk. à 200 und 500 Mk; Zf 4½%; Zt. 1. 1. und 1. 7.; Tilgung nach besonderem Plan bis 1924; Auszahlung 1. 7. mit Zinsen bis 30. 6.; Verstärkung der Tilgungsquote und vorzeitige Totalkündigung schon jetzt zulässig; Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ft.; der ausgeloosten Stücke 10 Jahre nach Ausl. — Zahlstellen: B. M. Strupp in Ruhla sowie Ziegler & Koch in Magdeburg. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger und Ruhlaer Zeitung. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ; Reservefonds mit der Hälfte vom Reinertrage über 4% des gesammten Grundcapitals bis zu 1% des Letzteren, aufzusammeln auf 5% des Anlagecapitals; gesetzlicher (Bilanz-) Reservefonds mit 1/20 des Reingewinns, aufzusammeln auf 10% des Actiencapitals. — Besteuerung und Ankauf: Eisenbahnsteuer, ausserdem innerhalb der Betriebsausgaben Steuern und Communalabgaben in kleinen Beträgen. Regierungsseitiger Ankauf nicht vorbehalten. — Börse: Nicht eingeführt. — Dividende pro 1889: 3%.

Geographie. Die Bahn ist 7,29 km lang und gehört der politischen Eintheilung nach mit 6,78 km dem Eisenacher Kreise des Grossherzogthums Sachsen-

Weimar und in der Endstrecke bei Ruhla mit 0,51 km dem Herzogthum Sachsen-Gotha an. Sie beginnt auf dem Bahnhofe Wutha der jetzt preussischen Staatsbahnstrecke Erfurt-Eisenach, steigt aus dem Thal der Hörsel bei südlicher Richtung zum Thüringer Walde an, überbrückt hierbei das Wuthaflüsschen, benutzt zuletzt das überaus enge Thal des Erbstroms (eines kleinen Baches) und endet in Ruhla ohne weitere Fortsetzung. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, muss auf ihre geringe Länge eine Höhendifferenz von 135 m überwinden, wobei 0,99 km in der Horizontale, 6,30 km aber in Steigungen liegen und hiervon 2,50 km solche von 1 : 30 haben. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 2 Minuten pro 1 km.

Saal-Eisenbahn.

(Grossheringen-Saalfeld.)

Geschichte. Während der nördliche Theil Thüringens sich bereits 1849 einer Eisenbahnverbindung in der Stammstrecke Halle-Eisenach der Thüringischen Eisenbahn erfreute, war der gebirgigere südliche Theil bislang, und zwar seit 1858/59, nur von zwei Schienenwegen umspannt, von der Werrabahn Eisenach-Lichtenfels im Westen und von der Zweigbahn Weissenfels-Gera der Thüringischen Eisenbahn im Osten, und erst ein Jahrzehnt später begann man, auch den zwischen diesen beiden Linien gelegenen Landstrich in das Eisenbahnnetz zu ziehen. Zunächst verlängerte die Thüringische Gesellschaft mit Concession von 1868 ihre Weissenfels-Geraer Zweigbahn südwestlich bis Eichicht. Nachdem die Ausführung dieser Linie gesichert, und nachdem die betheiligten Regierungen von Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg und von Schwarzburg-Rudolstadt die Unterstützung eines derartigen Unternehmens durch Betheiligung am Anlagecapital vereinbart hatten, bildete sich am 14. Februar 1871 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen behufs Erbauung einer Eisenbahn von der Thüringischen Stammstrecke durch das obere Saalthal über Jena nach Saalfeld, Station der Linie Gera-Eichicht und erhielt unterm 3. April 1871 seitens der vier oben genannten Staaten die Concession zum Bau und Betrieb der gedachten Linie mit dem Ausgangspunkt Grossheringen bei Sulza.

Das Anlagecapital wurde ursprünglich auf 13 500 000 Mk. je zur Hälfte in St.- und (bedingter Amortisation unterliegenden) St.-Pr.-Actien festgesetzt. Hiervon übernahmen die betheiligten Regierungen 2 550 000 Mk. in St.-Actien, und zwar Weimar 900 000 Mk., Meiningen 550 000 Mk., Altenburg 723 000 Mk. und Schwarzburg-Rudolstadt 372 000 Mk. Von den übrigen mussten wegen rückständig gebliebener Einzahlung Actien im Betrage von 7200 Mk.

caducirt werden, so dass nur noch 6 742 800 Mk. St.-Actien verblieben. Die Bauausführung (ohne Beschaffung der Betriebsmittel) wurde einem Breslauer Consortium gegen 12 390 000 Mk. theils baar, theils in Actien in Generalentreprise übertragen, von diesem am 23. Oktober 1871 begonnen und die 74,71 km lange Linie am 1. Mai 1874 eröffnet.

Behufs Deckung berechtigter Nachforderungen des Bauconsortiums in Höhe von 1 998 042 Mk. und Vermehrung der Betriebsmittel erhielt die Gesellschaft 1875 die Genehmigung zur Aufnahme einer 5 procentigen Anleihe von 4 000 000 Mk. Wegen der damals gedrückten Geschäftslage liess sich dieselbe aber nur zum geringen Theil realisiren, und so wurde 1877 unter voller Zinsgarantie der vier betheiligten Staaten eine 4½ procentige Anleihe von 3 500 000 Mk. bei gleichzeitiger Kündigung der bereits begebenen 5 procentigen Obligationen aufgenommen, der Zinsfuss vom 1. Juli 1880 ab jedoch auf 4 % herabgesetzt. Diese Zinsgarantie brauchte nie in Anspruch genommen zu werden, doch hatten bei Uebernahme derselben die Regierungen der Gesellschaft schwere und unbequeme Bedingungen auferlegt. Dieselbe musste aus den laufenden Betriebseinnahmen einen Garantiefonds bilden, welcher vor Heranziehung der Staaten zur Zahlung der garantirten Zinsen benutzt werden sollte, und ausserdem hatte sie den Regierungen das Recht einräumen müssen, ihrerseits die Höhe der jährlichen Rücklagen in die statutenmässigen Fonds zu bestimmen. Da sich nun das Unternehmen so weit entwickelt hatte, dass die Anleihe stets aus den jeweiligen Betriebseinnahmen bedient werden konnte, so nahm die Gesellschaft 1886 in Benutzung der günstigen Stimmung des Geldmarktes bei gleichzeitiger Kündigung der garantirten 4 procentigen eine neue 3½ procentige Anleihe von zunächst 3 500 000 Mk. auf und erhielt auf diese Weise den aufgesammelten Garantiefonds frei.

Inzwischen hatte sie mit Concession von 1883 noch aus den Mitteln der ersten Anleihe von ihrer Station Schwarza aus eine normalspurige Secundärbahn nach Blankenburg in Thüringen, dem Eingangspunkt in das Schwarzathal, gebaut und die 4,26 km lange Linie am 1. August 1884 eröffnet. Mit der hiernach zutreffenden Gesammtlänge von 78,97 km ist die Bahn bei den Aufrechnungen im ersten Theil dieses Werkes nach dem Stande per ult. März 1889 in Ansatz gekommen, und das begebene Anlagecapital belief sich nach den vorstehenden Angaben zu demselben Zeitpunkt auf 16 992 800 Mk., mithin für 1 km auf 215 193 Mk.

Seitdem ist noch am 1. Oktober 1889 die Eröffnung einer 11,66 km langen normalspurigen Secundärbahn von Station Nasch-

hausen (bei Orlamünde) der Stammstrecke südöstlich nach dem Dorfe Jüdewein bei Pössneck erfolgt, und die Fortsetzung derselben nach Station Oppurg der jetzt preussischen Staatsbahnlinie Gera-Eichicht befindet sich im Stadium der Vorarbeiten. Die event. Verpflichtung zur Herstellung einer solchen Bahn war der Gesellschaft bereits in der ersten Concession auferlegt worden. Die Kosten für diese ganze Zweigbahn sind, bezw. werden aus dem je nach Bedarf begebenen bezw. zu begebenden Rest der 1886 privilegirten $3^1/_2$ procentigen Anleihe von noch 1 000 000 Mk. bestritten.

Bei der ersten Aufstellung des Projectes war die Bahn als Mittelglied einer Route von Berlin und Magdeburg nach Süddeutschland gedacht worden, doch liess der hierzu erforderliche Weiterbau der Gera-Eichichter Bahn an das bayerische Bahnnetz noch lange auf sich warten, und erst Ende 1885 gelangte die fragliche Strecke Eichicht-Probstzella-Hochstadt zur Eröffnung. Die Saalbahn erbringt für diese Route gegenüber der nunmehr preussischen Staatsbahnstrecke Weissenfels-Gera-Eichicht eine Abkürzung von 25 km, jedoch kommt sie wegen der geringeren Leistungsfähigkeit und in Folge der Tarifpolitik für den grossen Verkehr gegen diese selbstredend nicht auf, immerhin trägt aber der beregte Anschluss an das bayerische Bahnnetz zur Hebung des Verkehrs der Saalbahn bei. Auch betreffs des directen Verkehrs zwischen Halle und Saalfeld wurde die Bahn durch die Verstaatlichung des Thüringischen Eisenbahnunternehmens erheblich beeinträchtigt, indes ist der auf das eigene Verkehrsgebiet gegründete Verkehr besonders durch Anlage industrieller Etablissements in sich immer mehr erstarkt, so dass die widrige Tarifpolitik einen directen Rückgang wenigstens nicht herbeiführen konnte. Die ferner noch in Frage kommende, im Sommer 1876 eröffnete Weimar-Geraer Eisenbahn, welche die Saalbahn in Göschwitz bei Jena schneidet, brachte dieser theils Concurrenz, theils wurde sie ihr ein neuer Zufuhrweg. — Betreffs der ersten Gestaltung und späteren Entwickelung des Verkehrs ist zunächst darauf hinzuweisen, dass Eröffnung und Entwickelungsperiode der Saalbahn mit dem Niedergang und dem Daniederliegen des geschäftlichen Lebens zusammen fiel. Das erste volle Betriebsjahr 1875 setzte mit 565 318 Personen und 114 193 Tonnen Frachten bei 388 556 Mk. bezw. 338 317 Mk. Einnahme und mit einer Gesammtbruttoeinnahme von 788 063 Mk. ein. Aus eben genannten Gründen und in Folge Eröffnung der Weimar-Geraer Eisenbahn zeigte der Personenverkehr bis 1880 mit einem Minimum von 441 678 Personen und

316 935 Mk. Einnahme einen stetigen Rückgang; seitdem ist er wieder gestiegen und hat mit 577 151 Personen in 1886 bezw. mit 438 525 Mk. Einnahme in 1887 das bisherige Maximum gefunden. Der Güterverkehr hat sich trotz der angeführten widrigen Verhältnisse unvergleichlich günstiger entwickelt; bei diesem sind die Einnahmen buchstäblich von Jahr zu Jahr bis auf 574 249 Mk. in 1888 und die Transportmengen bei geringen Schwankungen bis auf 279 797 Tonnen in 1888 angewachsen. Betreffs des Personenverkehrs bleibt noch zu erwähnen, dass die ursprünglich eingeführte vierte Wagenklasse 1880 aufgehoben worden ist. Bei den vorstehenden Ergebnissen ist der Durchgang im Personenverkehr mit nur ganz geringen, im Güterverkehr aber mit erheblicheren Zahlen betheiligt. Derselbe bewegt sich im Verkehr zwischen den preussischen Staatsbahnstrecken Weissenfels-Weimar und Straussfurt-Grossheringen einerseits und Gera-Eichicht-Probstzella andererseits über die ganze Saalbahn, im Verkehr mit der Weimar-Geraer Bahn aber nur über die Theilstrecken Grossheringen-Göschwitz bezw. Göschwitz-Saalfeld. Der Personendurchgang ist von verschwindend kleinen Anfängen allmählich und besonders seit Eröffnung der Linie Eichicht-Probstzella bis auf 9495 Personen mit 18 358 Mk. Einnahme in 1888 gestiegen, während beim Güterverkehr der Transit durch Letztere weniger beeinflusst worden ist, denn er wies in 1882 bereits 58 553 Tonnen mit 100 656 Mk. Einnahme und als Maximum in 1887 nur 63 680 Tonnen bezw. 114 371 Mk. auf. Die Gesammtbruttoeinnahme war häufigeren Schwankungen unterworfen und ist im Ganzen bis auf 1 157 638 Mk. in 1888 gestiegen. Die Rückgänge in dieser hat die Gesellschaft verstanden, durch denkbar möglichste Einschränkung der Betriebsausgaben zu begleichen, so dass der Betriebsüberschuss sich von Jahr zu Jahr fast ausnahmslos erhöht hat. Jene wurden im Verhältniss zur Bruttoeinnahme von 80,06 % in 1874 bis auf 54,72 % in 1879 herabgemindert und haben sich seitdem mit Ausnahme des Jahres 1883, in welchem sie 60,09 % betrugen, stets unter 60 % gehalten, im Durchschnitt der ganzen Betriebszeit aber 61,59 % betragen. Die Betriebsüberschüsse, welche von 224 002 Mk. in 1875 bis auf 516 632 Mk. in 1887 gestiegen waren, in 1888 aber wegen höherer Betriebsausgaben um rund 30 000 Mk. zurück gegangen sind, wurden, wie schon erörtert worden ist, seit 1876 mehrere Jahre durch die Dotirung des Garantiefonds und hohe Rücklagen in Reserve- und Erneuerungsfonds fast ganz absorbirt, und erst seit Freigabe des Garantiefonds konnten sie wieder zur Auszahlung von Dividenden verwendet werden. Dieselben stellten

sich bei einer Vorzugsberechtigung der St.-Pr.-Actien von 5 % (ohne Recht auf Nachzahlung) in den einzelnen Jahren, wie folgt:

pro	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
St.-Actien	0	0	0	0	0	0	0	0 %
St.-Pr.-Actien	1,50	1,33	0	0	0	0	0	1,87 %

pro	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
St.-Actien	0	0	0	0	0	0,33	0 %
St.-Pr.-Actien	2,83	3,25	3,50	3	3,50	5	5 %.

Hiernach hat die Amortisation der St.-Pr.-Actien noch nicht beginnen können.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult 1888, wie folgt: Erneuerungsfonds 463 378 Mk., erster Reservefonds 74 409 Mk., der zweite (Bilanz-) Reservefonds wird nur rechnerisch mit ausgeloosten Obligationen der alten Anleihen belegt. An Betriebsmitteln waren zu demselben Zeitpunkt 15 Locomotiven, 39 Personen- und 162 Lastwagen vorhanden; das Beamten- und Arbeiterpersonal zählte 379 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Jena; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 6 742 800 Mk. St.-Actien und 6 750 000 Mk. St.-Pr.-Actien, beide in Stücken zu 300 Mk. Stimmrecht der St.-Actien: 2—5 Actien 1 Stimme, dann je 5 Actien 1 Stimme; bei den St.-Pr.-Actien erst 5—10 Actien 1 Stimme und dann je 10 Stück 1 Stimme. Maximalstimmrecht auf Grund eigenen Actienbesitzes 100 Stimmen und in Vertretung wieder 100 Stimmen. Ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 1. und 30. 9., in Wirklichkeit im Juni; St.-Pr.-Actien 5 % Vorzugsdividende ohne Recht auf Nachzahlung, hierauf St.-Actien bis zu 6 %; von etwaigem Mehrüberschuss ein Drittheil zur Amortisation der St.-Pr.-Actien und das Uebrige als weitere Dividende auf beide Actiensorten pro rata der Beträge gleichmässig. Dividendenzahlung spätestens vom 1. August ab; Verj. 4 Jahre nach Ft. Etwaige Auszahlung der ausgeloosten St.-Pr.-Actien 31. Dezember, über Verjährung dieser enthalten Statuten keine Bestimmung. Bei etwaiger Auflösung der Gesellschaft beide Actiensorten gleichberechtigt. — Schuldverschreibungen (Pr.-Obligationen) ult. 1890 in Umlauf: 3 700 000 Mk, Anfang 1891 aber noch 100 000 Mk. begeben à 500 und 1000 Mk.; Zf. 3½ %; Zt. 2. 1. und 1. 7.; Beginn der Amortisation 1892 mit ½ % plus Zinszuwachs; Verstärkung der Tilgungsquote nicht vorgesehen, dagegen Totalkündigung schon von 1 1. 1892 ab zulässig; Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ft. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse in Jena und sämmtliche eigene Stationskassen, soweit deren Geldbestände reichen, ferner in Berlin: Jacob Landau und Berliner Handelsgesellschaft; in Breslau: Breslauer Discontobank und Gebrüder Guttentag; in Frankfurt a. M.: Die Deutsche Effecten- und Wechselbank; in Hamburg: M. M. Warburg & Co.; in Jena: Julius Elkan; in Leipzig: die Leipziger Bank; in München: das Bankhaus Merk, Finck & Co. und in Weimar: Julius Elkan. — Obligatorische Publicationsorgane: Der Deutsche Reichsanzeiger, die Berliner Börsenzeitung, die Weimarische Zeitung, die Jenaische Zeitung, das Meininger Regierungsblatt, das Altenburger

Amts- und Nachrichtsblatt, die Rudolstädter Landeszeitung. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds und erster Reservefonds seit Erlöschen der Zinsgarantie je nach Beschluss von Direction und Aufsichtsrath, in den letzten Jahren Ersterer mit 45 000 bis 65 000 Mk., Letzterer mit 2500 bis 5000 Mk.; zweiter (Bilanz-) Reservefonds wird nur rechnerisch mit alten ausgeloosten Pr.-Obligationen belegt. — Besteuerung und Ankauf: Erstere nach den preussischen Eisenbahngesetzen von 1853 und 1859 (Eisenbahnsteuer); Ankauf seitens jeder Regierung betreffs des in ihrem Gebiet gelegenen Theils 30 Jahre nach Eröffnung der Hauptbahn gegen Erstattung des Anlagecapitals unter Berücksichtigung von Nachbauten und Verbesserungen bezw. Abnutzung vorbehalten. — Börse: St.-Actien, St.-Pr.-Actien und Schuldverschreibungen in Berlin und Leipzig. Cours ult. 1890: St.-Actien 37,50 %; St.-Pr.-Actien 110 %; Pr.-Oblig. 96 %. — Dividende pro 1889: St.-Actien 1/3 %, St.-Pr.-Actien 5 %.

Geographie. Haupt- und Zweigbahnen liegen auf der Thüringischen Terrasse, benutzen aber durchweg Flussthäler. Die 74,71 km lange Hauptbahn hat im Allgemeinen südwestliche Richtung und gehört der politischen Eintheilung nach mit 20,87 km dem Westkreise des Herzogthums Sachsen-Altenburg, mit 15,94 km dem Hauptheil und der Exclave Camburg des Herzogthums Sachsen-Meiningen, mit 26,71 km dem Weimarischen und dem Neustädter Kreise des Grossherzogthums Sachsen-Weimar und mit 11,19 km dem Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt an. Sie beginnt auf dem Bahnhofe Grossheringen der preussischen Staatsbahnstrecke Weissenfels-Weimar im Hauptheil des Grossherzogthums Sachsen-Weimar, überbrückt kurz darauf die Ilm, tritt damit an das linke Ufer der Saale, verbleibt bis zu ihrem Endpunkt im Thal des Flusses und bis Schwarza auf dem linken Ufer desselben. Bald nach Ueberbrückung der Ilm tritt sie in die meiningensche Exclave Camburg ein, führt über die gleichnamige Stadt, erreicht vor Dornburg wieder den Weimarischen Kreis, führt über Jena, schneidet bei Göschwitz die Weimar-Geraer Privatbahn, durchzieht dann den Westkreis des Herzogthums Altenburg, geht in diesem über Kahla und Orlamünde, entsendet hier die Zweigbahn südöstlich nach Jüdewein-Pössneck bezw. Oppurg, berührt nun auf kurze Strecke meiningensches Gebiet, führt dann innerhalb des Fürstenthums Rudolstadt über die gleichnamige Hauptstadt und über Schwarza, entsendet hier eine Zweigbahn westlich nach Blankenburg i. Th., gewinnt durch Ueberbrückung der Saale das rechte Ufer des Flusses, tritt damit abermals auf meiningensches Gebiet und mündet innerhalb desselben auf dem preussischen Staatsbahnhof Saalfeld, hier Fortsetzung nach Süden über Eichicht und Probstzella nach Bayern hinein findend. Sie ist durchweg eingleisig und hat eine Maximalsteigung von 1 : 200.

Die Zweigbahn Orlamünde-Jüdewein/Pössneck (Orlabahn) ist 11,66 km lang, hat südöstliche Richtung, benutzt durchweg das Thal der Orla, liegt zuerst mit 7,66 km innerhalb des altenburgischen Westkreises, dann mit 3,82 km im Neustädter Kreise des Grossherzogthums Weimar und in ihrer Endstrecke mit 0,18 km im Herzogthum Meiningen. Sie endet vorläufig bei dem Dorfe Jüdewein vor Pössneck ohne Anschluss an die Linie Gera-Eichicht, doch ist aus ihr heraus der Anschluss östlich nach deren Station Oppurg zur Ausführung beschlossen. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 100 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Die 4,26 km lange Zweigbahn Schwarza-Blankenburg i. Th. liegt ganz innerhalb des Fürstenthums Rudolstadt, hat westliche Richtung, führt durchweg

auf dem linken Ufer des Schwarzaflusses und endet bei der Stadt Blankenburg i. Th. ohne weitere Fortsetzung. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat auf 1 km Steigungen über 1:200 bis 1:50 herauf und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Schaftlach-Gmunder Eisenbahn.

Geschichte. Mit Concession vom 26. Juli 1882 constituirte sich die „Eisenbahnactiengesellschaft Schaftlach-Gmund am Tegernsee" zum Bau und Betrieb dieser Bahn, besonders um den durch seine Naturschönheiten berühmten Tegernsee in das Schienennetz zu ziehen. Das Actiencapital wurde auf 300 000 Mk. in Actien und 100 000 Mk. in fünfprocentigen Obligationen festgesetzt, der Bau von der Gesellschaft selbst am 12. Oktober 1882 begonnen und die 7,71 km lange Strecke am 1. August 1883 dem Verkehr übergeben. Dieser hat sich von Anfang an hervorragend gut gestaltet, so dass die Bahn unter den jüngeren Lokalbahnen eine der rentabelsten geworden ist. Der Personenverkehr hat sich von 68 314 Personen und 34 614 Mk. im ersten vollen Betriebsjahr 1884 auf 82 615 Personen bezw. 43 436 Mk. in 1888 entwickelt, der Güterverkehr ist von 23 011 Tonnen mit 31 485 Mk. Transporteinnahme bis auf 30 844 Tonnen bezw. 41 820 Mk. und die Gesammtbruttoeinnahme von 71 887 Mk. auf 90 988 Mk. gestiegen. Dabei haben die Betriebsausgaben sich nur zwischen 34,51 % und 44,72 % der Bruttoeinnahme bewegt, so dass die Betriebsüberschüsse von 1884 an gerechnet 9,95 — 10,34 — 11,66 — 13,55 — 12,89 % des gesellschaftsseitigen Anlagecapitals betragen haben. Von den hiernach zutreffenden ziffermässigen Beträgen, welche sich zwischen 39 739 Mk. in 1883 und 54 191 Mk. in 1887 bewegt haben, hat die Gesellschaft die Obligationen zu bedienen und den Erneuerungsfonds statutengemäss mit 2 % der Bruttoeinnahme zu dotiren, indes belegt sie denselben stets erheblich höher und hat Aufwendungen zu Erweiterung der Bahnanlagen gemacht sowie auch bedeutende Beträge als Extrareserve zurückbehalten, und so erklärt es sich, dass die Actien pro 1884 bis 1886 nur je 5 %, pro 1887: 6 % und pro 1888: 7 % erhalten haben.

Das Vermögen der gesellschaftsseitigen Fonds stellte sich ult. 1888, wie folgt: Erneuerungsfonds 38 000 Mk. und Bilanzreservefonds 12 145 Mk. An Betriebsmitteln hat die Gesellschaft 2 Locomotiven, 3 Personen- und 2 Gepäckwagen, die Güterwagen werden ihr je nach Bedarf miethweise von der bayerischen Staats-

bahnverwaltung gestellt; das Beamten- und Arbeiterpersonal zählt 13 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Gmund am Tegernsee; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. Die Concession ist zeitlich beschränkt und erstreckt sich auf 99 Jahre. — Actiencapital ult. 1890: 300 000 Mk. Actien einer Sorte à 500 Mk.; je 5 Actien 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 1. und 31. 3.; Dividendenzahlung spätestens vom 1. Mai ab; Verj. 4 Jahre nach Ft. — Obligationen ult. 1890 in Umlauf: 73 000 Mk. à 1000 Mk. Zf. 5 %; Aufsichtsrath, Direction und Bankhaus behandeln Zinstermine, Amortisation, Verjährung, Besteuerung und Ankaufsbedingungen als Gesellschaftsgeheimniss. — „Sapienti sat!" — Zahlstelle: Das Bankhaus Merk Finck & Co. in München. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Münchener Neueste Nachrichten und Münchener Fremdenblatt. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds statutengemäss mit 2 % der Bruttoeinnahme, in Wirklichkeit aber meist erheblich höher; Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns und aufzusammeln auf 10 % des Grundcapitals. — Börse: Nicht eingeführt. — Dividende pro 1889: 7 %.

Geographie. Die Bahn ist 7,71 km lang, liegt auf den nördlichen Abhängen der bayerischen Alpen und gehört der politischen Eintheilung nach dem Regierungsbezirk Oberbayern an. Sie zweigt auf Station Schaftlach von der bayerischen Staatsbahnlinie Holzkirchen-Tölz ab, hat südöstliche Richtung und findet bei Gmund an der Nordspitze des Tegernsees ihren Endpunkt. Dieselbe ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 33 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben.

Schleswig-Angeler Eisenbahn.

Geschichte. Im landwirthschaftlichen Interesse der überaus fruchtbaren Landschaft Angeln im östlichen Theil des Regierungsbezirks Schleswig constituirte sich mit Concession vom 23. April 1882 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen zur Herstellung einer normalspurigen Secundärbahn von der Stadt Schleswig östlich nach der Station Süderbrarup der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn. Das Anlagecapital wurde auf 1 000 000 Mk. je zur Hälfte in St.-Actien und Pr.-St.-Actien festgesetzt, und hiervon übernahm die Stadt Schleswig 390 000 Mk. in St.-Actien. Die Gesellschaft besorgte die Bauausführung selbst und übergab ihre 21,46 km lange Bahn am 11. bezw. 16. Mai 1883 dem Verkehr; die kilometrische Belastung beträgt hiernach 46 502 Mk. — Betrieb sowie Unterhaltung der Bahn und der Betriebsmittel ist von Eröffnung an auf die Dauer von 15 Jahren bis 1898 an die Lokaleisenbahn-Betriebsgesellschaft in Hamburg übertragen. Dieselbe erhält hierfür bei einer Jahresbruttoeinnahme bis zu 50 000 Mk. diese ganz, bei

einer solchen über 50 000 Mk. bis 100 000 Mk. den Betrag von 50 000 Mk. und bei einer noch höheren die Hälfte der ganzen Bruttoeinnahme. Bei einer Bruttoeinnahme unter 50 000 Mk. hat die Betriebsgesellschaft die Verwaltungsunkosten der Eisenbahngesellschaft zu tragen, diese Letztere aber unbekümmert um die Bruttoeinnahmen die statutenmässigen Fonds selbst zu dotiren.

Der Verkehr hat den gehegten Erwartungen bisher leider nicht entsprochen; an den Personenverkehr konnten bei der durchweg ländlichen Bevölkerung des Verkehrsgebiets keine hohen Anforderungen gestellt werden, und so hat dieser mit einem Maximum von 66 159 Personen in 1884/85 und 32 301 Mk. Fahrgeldeinnahme noch nicht so sehr enttäuscht, dagegen ist der Güterverkehr bisher doch gar zu dürftig geblieben, indem er sich in den bescheidenen Grenzen von 1264 Tonnen in 1884/85 und 3762 Tonnen in 1888/89 bezw. zwischen 7643 Mk. und 13 027 Mk. Transporteinnahme bewegt hat. Derselbe kann darum nicht zur Entwickelung kommen, weil die Landwirthe bei den geringen Entfernungen nach den Hauptabsatzplätzen Schleswig und Eckernförde und bei ihrem hohen Viehstande zum grossen Theil die Eisenbahn überhaupt nicht benutzen, sondern nach wie vor den Landtransport wählen, und industrieller Etablissements entbehrt das Verkehrsgebiet der Bahn noch gänzlich. Ein Aufschwung des Unternehmens ist nur dann zu erhoffen, wenn sich das Absatzgebiet für die landwirthschaftlichen Erzeugnisse erweitert. Entsprechend den geringen Einnahmen in den beiden Verkehrszweigen hat die Bruttoeinnahme bisher als Maximum nur 46 833 Mk. in 1888/89 aufgewiesen, und so ist dieselbe dem Vertrage gemäss stets den Betriebsführern ganz verblieben. Hierbei ergaben sich aber mit Ausnahme des Jahres 1884/85, in welchem ein Betriebsüberschuss von 381 Mk. erzielt wurde, stets directe Betriebsdeficits, die mit einem Gesammtbetrage von 30 563 Mk. seitens jener gedeckt werden mussten. Von Auszahlung einer Dividende konnte hiernach nie die Rede sein, ebenso hat die Gesellschaft bisher die statutenmässigen Fonds noch nicht bilden können, dagegen musste sie zur Zahlung rückständiger Grunderwerbskosten sowie in Folge verlorener Prozesse im Jahre 1885/86 bei der Norddeutschen Bank in Hamburg ein 4 procentiges Anlehen aufnehmen. Die Schuld beträgt an Capital 18 600 Mk., durch rückständige Zinsen ist sie bis ult. 1888/89 aber auf 21 285 Mk. aufgelaufen. — An Betriebsmitteln waren zu demselben Zeitpunkt 2 Rowansche Personendampfwagen, 1 Rowanscher Güterdampfwagen, 2 gewöhnliche Personen- und 16 ge-

wöhnliche Lastwagen vorhanden; das Beamten- und Arbeiterpersonal zählte 27 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist die Stadt Schleswig; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital ult. 1890: 500 000 Mk. St.-Actien und 500 000 Mk. Pr.-St.-Actien, beide à 500 Mk. Jede Actie beider Sorten 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung zwischen 1. 7. und 30. 9.; Pr.-St.-Actien 4 % Vorzugsdividende ohne Recht auf Nachzahlung, hierauf St.-Actien bis zu 4 %, etwaiger Mehrbetrag unter alle Actien gleichmässig. Dividendenzahlung spätestens vom 1. November ab; Verj. 4 Jahre nach Ft.; besondere Vorrechte für den Fall der Auflösung der Gesellschaft sind in den Statuten den Pr.-St.-Actien nicht eingeräumt. — Pr.-Oblig. nicht vorhanden. – Zahlstelle: Die Gesellschaftskasse in Schleswig. — Obligatorische Publicationsorgane: Der Deutsche Reichsanzeiger, die Schleswigschen Nachrichten und die Hamburger Börsenhalle. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ, Reservefonds mindestens mit $^1/_{10}$ % des Anlagecapitals, aufzusammeln auf 20 000 Mk.; Vermögens-Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln bis 10 % des Gesammtactiencapitals. — Besteuerung, Ankauf etc.: Nach allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen; ferner ist Gesellschaft verpflichtet, auf Anfordern des Ressortministers die Bahn zur Vollbahn umzubauen oder zu diesem Zweck Eigenthum und Betrieb an den Staat oder an einen von diesem zu bezeichnenden Dritten gegen den 25 fachen Betrag des durchschnittlichen Reinertrages der letzten fünf Jahre, mindestens aber gegen Erstattung des verwendeten Anlagecapitals abzutreten. — Börse: Nicht eingeführt. — Dividende pro 1888/89: Keine!

Geographie. Die Bahn ist 21,46 km lang, liegt auf dem wellenförmigen Plateau der Landschaft Angeln und gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Schleswig-Holstein an. Sie beginnt auf dem Güterbahnhofe der preussischen Staatsbahnverwaltung in der Stadt Schleswig, besitzt in der Altstadt Schleswig aber noch einen eigenen Personenbahnhof, hat nordöstliche Richtung und mündet auf der Station Süderbrarup in die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat auf 10 km Steigungen über 1 : 100 bis 1 : 50 herauf und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von $2^1/_2$ Minute pro 1 km betrieben.

Schleswig-Holsteinische Marschbahn.

(Nach Abschluss des zweiten Theils dieses Werkes käuflich in den Besitz des preussischen Staats übergegangen.)

Den Stamm dieses Unternehmens, dessen Linien schliesslich den ganzen Weststrich der Provinz Schleswig-Holstein von der Elbe bis zur dänischen Grenze beherrschten, bildete die nur 16,70 km lange

Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn.

Dieselbe wurde noch zur Zeit dänischer Herrschaft mit Concession vom 26. Juli 1844 und Eröffnung am 20. Juli 1845 im Interesse der Stadt Glückstadt als selbstständiges Unternehmen der gleichnamigen Actiengesellschaft unter Anlehnung an die Stammstrecke der Altona-Kieler Eisenbahn in Elmshorn mit einem Anlagecapital von 265 000 Speciesthalern in St.-Actien = 1 192 500 Mk. jetzige Reichswährung

und 71 407 Mk. pro 1 km hergestellt. Den Betrieb übernahm von Anfang an die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft gegen einfache Berechnung der ihr selbst erwachsenen Betriebskosten. Die geringe Ausdehnung der Bahn, die geringe Bedeutung von Glückstadt und der anderen ländlichen Ortschaften des Verkehrsgebiets sowie die Concurrenz der Elbschifffahrt liessen das Unternehmen finanziell nicht recht zur Entwickelung kommen. Die Gesellschaft strebte deshalb nach Ausdehnung desselben nördlich bis in die fruchtbare Landschaft Dithmarschen, doch erlitt die Angelegenheit durch den schleswig-holsteinischen Krieg von 1848 und die Wirren der späteren Jahre Verzögerung, und schliesslich wurde dann zunächst auch nur ein geringer Theil dieses Projectes zur Ausführung gebracht, indem die Gesellschaft mit Concession von 1856 und Eröffnung in 1857 die 17,47 km lange Linie Glückstadt-Itzehoe baute. Hierzu erhöhte sie das Anlagecapital um 272 000 Speciesthaler Prioritätsactien = 1 224 000 Mk. mit 4½ % Vorzugsdividende, so dass sich nun die kilometrische Belastung des Gesammtunternehmens auf 70 799 Mk. stellte. Der Betrieb blieb vorläufig noch der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft überlassen, am 1. Januar 1863 aber übernahm ihn die Eigenthümerin selbst. In dieser zweiten Periode besserten sich Dank der geschäftlichen Beziehungen der Stadt Itzehoe zu Glückstadt, Altona und Hamburg die finanziellen Verhältnisse, so dass die Pr.-Actien alljährlich eine Dividende, von 1876 ab sogar regelmässig die vollen 4½ %, und von 1874 an auch die St.-Actien Dividenden erhalten konnten. Eine einmalige frühere Dividende der Letzteren in 1871 war nur zufälligen Conjuncturen zu verdanken gewesen, indem wegen harten Winters die Hamburger Seegüter bis bezw. ab Glückstadt die Bahn benutzen mussten. Inzwischen war die Gesellschaft dem früheren Project, ihre Bahn bis in die Landschaft Dithmarschen zu verlängern, wieder näher getreten und beschloss dementsprechend den Bau von Itzehoe westlich über St. Michaelsdonn und Meldorf nach Heide, konnte aber die nachgesuchte Concession nicht erlangen, vielmehr wurde diese der Deutschen Reichs- und Continental-Eisenbahn-Baugesellschaft in Aussicht gestellt. In Folge dessen vereinbarte die Glückstadt-Elmshorner Gesellschaft mit dieser einen Betriebsüberlassungsvertrag, inhaltlich dessen ihre Bahn von der neuen Gesellschaft gegen eine feste Rente von 4½ % an die Pr.-Actien und von 2 % an die St.-Actien mit in Betrieb genommen werden sollte. Zum Glück für Glückstadt-Elmshorn ereilte aber das allen Eisenbahnbaugesellschaften damaliger Zeit beschiedene Loos auch die hier in Rede stehende, noch ehe dieselbe zur Ausführung ihres Projectes schreiten konnte, und nun erhielt die Glückstadt-Elmshorner Gesellschaft selbst 1876 (jetzt selbstredend von Preussen) die Concession zum Bau der geplanten Linie Itzehoe-Meldorf-Heide. Der Bau wurde im Mai 1877 begonnen und die 53,87 km lange Linie 1878 eröffnet. Hierbei nahm die Gesellschaft den Namen

Holsteinische Marschbahngesellschaft.

an und erhöhte ihr Anlagecapital um 3 000 150 Mk. in St.-Actien Lit. B und 3 083 400 Mk. in St.-Pr.-Actien Lit. B, wovon der Staat 1 014 750 Mk. St.-Actien, die interessirten Kreise, Landschaften und Gemeinden aber zusammen 4 515 150 Mk. theils in St.-Actien, theils in St.-Pr.-Actien übernahmen. Hieraus wurde auch noch mit Concession von 1880 und Eröffnung im Dezember desselben Jahres eine 8,40 km lange normalspurige Secundärbahn von St. Michaelsdonn westlich nach Marne gebaut. Somit stellte sich jetzt das Gesammtunternehmen auf 96,44 km mit einem Anlagecapital von 8 457 750 Mk. = 87 699 Mk. pro 1 km. Schon aus der Uebernahme der Actien seitens des Staats

und anderer Corporationen ersieht man, dass die neue Linie vor Allem den volkswirthschaftlichen Interessen der von ihr durchzogenen Marschgebiete zu dienen berufen war, der landwirthschaftliche Reichthum dieser hat aber auch für die Gesellschaft die gewünschten finanziellen Erfolge erbracht, obgleich diese neue Linie durch die bereits 1877 eröffnete Westholsteinische Bahn Heide-Neumünster concurrenzirt wird. Zu dieser dritten Periode des Unternehmens gehört noch der Bau einer 12 km langen Industriebahn von Marne westlich nach Friedrich VII Koog, zu welcher die Provinz Schleswig-Holstein ein unverzinsliches, in Jahresraten von 8000 Mk. zurückzuzahlendes Darlehen von 200 000 Mk. gab, und die 1884 eröffnet wurde. Dieselbe gilt aber nur als Anschlussgleis ohne öffentlichen Verkehr und ist deshalb in der Längenaufrechnung nicht mit inbegriffen.

War nun das schon in den allerersten Jahren des Bestehens der Glückstadt-Elmshorner Bahn geplante Project der Verlängerung durch die Landschaft Dithmarschen glücklich erreicht, so wandte sich jetzt das Streben der Gesellschaft noch weiter nach Norden, um den westlichen Küstenstrich auch von Nordschleswig in ihr Bereich zu ziehen und durch den Weiterbau bis an die dänische Grenze mit Anschluss an das dortseitige Bahnnetz ihr Unternehmen des bisher nur lokalen Charakters zu entheben. Zu dieser Linie Heide-Husum-Tondern-Grenze bei Hvidding gegen Ribe erhielt die Gesellschaft 1884 die Concession, erhöhte ihr Anlagecapital um 3 500 100 Mk. in St.-Actien Lit. C und 3 500 550 Mk. in St.-Pr.-Actien Lit. C, nahm aber ausserdem mit Privileg von 1884 eine 4 procentige Anleihe von 8 500 000 Mk. auf, aus welcher auch eine Hypothekenschuld aus 1859/61 im Betrage von 641 250 Mk. getilgt wurde. Von den neuen Actien übernahmen die interessirten Kreise, Städte und Gemeinden 3 564 450 Mk., Private zeichneten 436 500 Mk., und den anderweitig nicht unterzubringenden Betrag von 2 999 700 Mk. übernahm wiederum der Staat. Die neue Linie wurde im März 1885 begonnen und 132,17 km lang streckenweise in den Jahren 1886/87 eröffnet, dann mit Concession von 1887 aus dieser heraus eine normalspurige Secundärbahn von Bredebro nach Lügumkloster gebaut und 9,19 km lang 1888 dem Verkehr übergeben, und in 1888 erhielt die Gesellschaft noch die Concession zum Bau einer als Vollbahn herzustellenden Zweigbahn von ihrer Station Wilster (zwischen Itzehoe und St. Michaelsdonn) westlich nach der westlichen Mündung des im Bau befindlichen Nordostseecanals bei Brunsbüttel, doch ist dieselbe weder bis zum Uebergang der Bahn in das Eigenthum des Staats, noch bis ult. 1890 zur Eröffnung gelangt. Die hierzu 1888 privilegirte Anleihe von 2 000 000 Mk. ist seitens der Gesellschaft nur noch theilweise begeben worden.

Mit Rücksicht darauf, dass die Linien des Gesammtunternehmens nunmehr auch ganz Schleswig durchziehen, hatte die Gesellschaft am 1. Januar 1888 den Namen

Schleswig-Holsteinische Marschbahngesellschaft

angenommen. Das Unternehmen erstreckte sich nun auf 237,80 km in Betrieb stehender Linien, das Anlagecapital betrug abgesehen von der hier noch nicht in Ansatz zu bringenden neuen Anleihe 24 000 700 Mk. und demnach die kilometrische Belastung 100 928 Mk.

In den beiden ersten Perioden, als das Unternehmen auf die Strecken Elmshorn-Glückstadt-Itzehoe beschränkt war, überwog finanziell im Allgemeinen der Personenverkehr, seit Ausdehnung des Unternehmens bis Heide war aber der Güterverkehr in den Vordergrund getreten, und durch Ausdehnung des Unter-

nehmens bis an die dänische Grenze hatte dasselbe die beste Aussicht für die Zukunft, denn der neu erschlossene Landstrich ist betreffs Ackerbaues und Viehzucht bereits gut entwickelt, aber noch mehr entwickelungsfähig, und mit Jütland besteht ein lebhafter Viehverkehr, indem von dort das magere Vieh nach den Marschen und dann als Mastvieh in den Handel kommt; betreffs des Durchgangsverkehrs aber trat die Bahn allerdings in eine schwere Concurrenz zu der alten, jetzt preussischen Staatsbahnlinie über Vamdrup. Schon im ersten vollen Betriebsjahr der neuen Linie 1888 wurde für das Gesammtunternehmen gegen 1887 eine Bruttomehreinnahme von rund 867 000 Mk. und in 1889 eine solche von rund 1 117 000 Mk. erzielt, welche Beträge auf die neue Linie zu rechnen sein dürften. — Das finanzielle Schlussresultat ergab in den einzelnen Perioden und Jahren mit Rücksicht auf die Reihenfolge der verschiedenen Actiensorten bei Vertheilung des Reingewinns folgende Dividenden:

Erste Periode von 1845 bis 1856:

Alte St.-Actien: 1 — 2 — 1 — 0,50 — 1,50 — 0 — 0 — 0 — 2 — 1 — 2 — 2,50 %.

Zweite Periode von 1857 bis 1878:

St.-Actien 0,50 — von 1858/70 nichts — 3 — 0 — 0 — 1 — 1 — 1 — 2,50 — 2,66 %.
Pr.-Actien 4,50 — 3,50 — 3 — 2 — 2,50 — 2 — 3 — 4 — 3,75 — 4 — dann stets 4,50 %.

Dritte Periode von 1879 bis 1887:

alte St.-Actien 2 — 1 — 2 — 2 — 2 — 2,50 — 2 — 2,33 — 3,11 %
St.-Actien B 0 — 0 — 2 — 1,50 — 2 — 2,50 — 1,50 — 2,33 — 3,11 %.
alte Pr.-Actien stets 4½ % und St.-Pr.-Actien Lit. A stets 5 %.

Vierte Periode 1888 und 1889:

In beiden Jahren: alte St.-Actien je 2 %; alte Pr.-Actien je 4½ %; St.-Pr.-Actien Lit. B je 5 % und St.-Pr.-Actien Lit. C je 2½ %, St.-Actien B und C dagegen nichts.

Anfang des Jahres 1890 trat der Staat, welcher sich übrigens bei der Concessionirung der Linie Heide-Grenze das Recht vorbehalten hatte, 10 Jahre nach Eröffnung dieser, also von 1897 ab, die ganze Bahn nach den Sätzen des Eisenbahngesetzes von 1838 käuflich zu erwerben, wegen sofortigen Ankaufes derselben in Unterhandlungen, und diese führten dahin zum Abschluss, dass die Bahn auf Grund des Gesetzes vom 9. Mai 1890 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres am 1. Juli 1890 in Verwaltung und Betrieb des Staats überging. Betreffs des Kaufpreises verweisen wir auf die Seite 762/63 gemachten Angaben.

Geographisch sind die Linien als nunmehriger Bestandtheil des Eisenbahndirectionsbezirks Altona auf Seite 787/88 unter D. behandelt.

Schopfheim-Zeller Eisenbahn.

(Nach Abschluss des zweiten Theils dieses Werkes käuflich in den Besitz des Grossherzogthums Baden übergegangen).

Schon bei der Concessionirung der Wiesenthalbahn (Basel-Schopfheim) im Jahre 1860 war deren Gesellschaft die Genehmigung zur Fortsetzung jener nördlich bis Zell in Aussicht gestellt, doch wurde diese schliesslich der Gegenstand eines besonderen Unternehmens. Mit Gesetz vom 14. März 1872 überliess die grossherzoglich badische Regierung die in Rede stehende Linie Schopfheim-Zell zur Ausführung an Private, und am 13. November 1872 erhielt die unter obigem Namen neu gebildete Actiengesellschaft die definitive Concession auf

die Dauer von 80 Jahren. Das Anlagecapital wurde auf 459 000 Mk. in St.-Actien und auf 420 000 Mk. fünfprocentiger Obligationen festgesetzt, an Stelle der noch in Umlauf befindlichen Letzteren aber 1881 der Betrag von 400 000 Mk. in 4½ procentigen Obligationen ausgegeben. Die Eröffnung der 7,24 km langen Linie erfolgte am 5. Februar 1876. Die Belastung pro 1 km betrug 118 648 Mk. Der Betrieb wurde von Anfang an pachtweise von der grossherzoglichen Staatsbahnverwaltung unter Gestellung der Betriebsmittel und Beamten besorgt, gegen Theilung der Bruttoeinnahme mit je 50 % zwischen Betriebsführerin und Eigenthümerin. Hierbei übernahm jedoch die Staatsbahnverwaltung auf die Dauer von 20 Jahren die Garantie auf eine vierprocentige Verzinsung des von ihr selbst als verwendet festgestellten Baucapitals; dies erkannte sie bei der ersten Anlage mit 854 487 Mk. und per ult. 1889 mit 891 035 Mk. an. Eine Rückerstattung der etwaigen Zuschüsse sollte erst aus dem Ueberschuss über 5 % dieses Anlagecapitals erfolgen. — Der Verkehr, dessen Hauptseite von Anfang an finanziell der Güterverkehr bildete, hat sich fast ausnahmslos von Jahr zu Jahr gehoben, der Personenverkehr allerdings nur von 24 271 Mk. in 1876 auf 34 857 Mk. in 1889, der Güterverkehr dagegen von 25 541 Mk. bis auf 69 586 Mk. in 1888 und die Gesammtbruttoeinnahme von 50 604 Mk. auf 103 116 Mk. Das Jahr 1889 erbrachte im Güterverkehr und in der Gesammteinnahme einen Rückgang auf 54 758 Mk. bezw. 95 130 Mk., indem nach Eröffnung der anschliessenden Zell-Todtnauer Schmalspurbahn die Tariflänge herabgesetzt worden war. Die an die Gesellschaft zur Auszahlung gelangten Beträge bewegten sich zwischen 30 302 Mk. in 1876 und 46 473 Mk. in 1888 und in Procenten des gesellschaftsseitigen Anlagecapitals zwischen 3,92 und 5,24 %. Aus diesen Beträgen hatte die Gesellschaft zunächst ihre eigenen Verwaltungskosten zu decken und die Obligationen zu bedienen, so dass die Actien von 1876 bis 1887 nur je 2 %, in 1888 aber 3¼ % und in 1889 unter Zuhülfenahme früherer Ersparnisse pp. 4¼ % Dividende erhalten konnten. Hierbei hatte die Staatsbahnverwaltung auf Grund der Zinsgarantie im Ganzen 36 506 Mk. zugeschossen; aus der Betriebsführung der Schopfheim-Zeller Eisenbahn überhaupt aber berechnet sie sich bis einschliesslich 1889 ein Defizit von 517 665 Mk., indem die buchmässigen Betriebsausgaben, bei welchen die Gesellschaft dem Pachtvertrage nach in keiner Weise interessirt war, wie bei allen badischen Pachtbahnen ganz abnorme Zahlen aufwies. Die ersten sieben Betriebsjahre bis einschliesslich 1882 ergaben stets Defizits, und hierbei wurden gegenüber der Bruttoeinnahme die Betriebsausgaben in drei Jahren mit 124,71 % berechnet; von 1883 an gingen sie unter 100 % herunter und haben in dem hierin günstigsten Jahre 1889 noch 70,99 % betragen.

Da die Wiesenthalbahn Basel-Schopfheim bereits vorher verstaatlicht worden war, und die Zell-Todtnauer Privatbahn kurz vor der Eröffnung stand, erwarb die grossherzogliche Regierung zur Vereinfachung der geschäftlichen Beziehungen zwischen diesen beiden Bahnen per 1. Januar 1890 auch die dazwischen liegende, hier in Rede stehende Eisenbahn und zahlte das als verwendet anerkannte gesellschaftsseitige Anlagecapital von 891 035 Mk. Unter Einrechnung anderer Baarmittel erhielten nach Einlösung der Obligationen die Actien je 125 Mk. über den Nennwerth ausgezahlt. Die Gesellschaft löste sich Ende Juli 1890 auf. **Schopfheim-Zeller Eisenbahnpapiere giebt es hiernach nicht mehr im Verkehr.**

Geographisch ist die Bahn bereits bei den badischen Staatsbahnen auf Seite 566 unter 19. behandelt.

Secundärbahnen
des Eisenbahnunternehmers Bachstein in Berlin.

Wir haben den Eisenbahnunternehmer Bachstein bereits bei der grossherzoglich sachsen-weimarischen Staatsbahn Weimar-Berka-Blankenhain Seite 973, bei der Glasow-Berlinchener Eisenbahn Seite 1100, bei der Mecklenburgischen Südbahn Seite 1194, bei der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn Seite 1206, bei der Neuhaldensleber Eisenbahn Seite 1210, bei der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn Seite 1221, bei der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn Seite 1231, bei der Prignitzer Eisenbahn Seite 1266 und bei der Ruhlaer Eisenbahn Seite 1278, als Betriebsführer kennen gelernt und finden ihn als solchen in späteren Artikeln noch bei der Stargard-Cüstriner und Wittenberge-Perleberger Eisenbahn. Ausserdem hatte er ursprünglich die beiden Staatsbahnen des Fürstenthums Schwarzburg-Sondershausen Ilmenau-Gehren-Grossbreitenbach und Hohenebra-Ebeleben von deren Eröffnung an in Pacht, doch erwarb er diese per 1. Juni 1884 käuflich zu Eigenthum und trat damit in die Reihe der Eisenbahnbesitzer. Seitdem hat er in den thüringischen Staaten und den Grossherzogthümern Hessen und Baden zahlreiche theils normal-, theils schmalspurige Secundärbahnen, und zwar diejenigen in Thüringen und Hessen finanziell in Gemeinschaft mit der Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt und diejenigen in Baden ausserdem unter finanzieller Betheiligung des Bankhauses W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim ausgeführt und diese sämmtlich auch in eigenem Betrieb. Es sind dies einschliesslich der beiden käuflich erworbenen Bahnen folgende:

I. Ilmenau-Gehren-Grossbreitenbach.

Dieselbe schliesst sich auf der Station Ilmenau an die preussische Staatsbahnlinie Plaue-Ilmenau (Zweigbahn der Linie Neudietendorf-Ritschenhausen des Eisenbahndirectionsbezirks Erfurt) an, führt bei südöstlicher Richtung unter Benutzung des Thales der Ilm und späterer Ueberbrückung des Flusses zunächst bis Gehren, nimmt hier südliche Richtung an und endet bei dem Dorfe Grossbreitenbach ohne weitere Fortsetzung. Sie ist 19,13 km lang, liegt in ihrer Anfangsstrecke mit 2,04 km in der weimarischen Exclave Ilmenau und mit 17,09 km in dem getrennten südlichen Theil der Oberherrschaft des Fürstenthums Schwarzburg-Sondershausen und in orographischer Beziehung auf dem Thüringer Walde. Die Bahn ist ursprünglich als Staatsbahn des Fürstenthums Sondershausen und zwar 1881 zunächst bis Gehren und 1883 bis Gross-

breitenbach hergestellt worden. Die Bauausführung beider Theile erfolgte ausschliesslich des Grunderwerbs durch den Eisenbahnunternehmer Bachstein für einen Pauschalbetrag von 460 000 bezw. 558 000 Mk. und die Eröffnung am 13. November 1881 bezw. am 2. Dezember 1883. Auch der Betrieb wurde dem genannten Eisenbahnunternehmer pachtweise übertragen. Derselbe hatte den Reserve- und Erneuerungsfonds jährlich mit zuerst 4000 und dann mit 9000 Mk. zu dotiren und an die fürstliche Regierung ein jährliches Pachtfixum von zunächst 11 500 Mk. und später von 21 000 Mk. zu zahlen; bei einer Jahresbruttoeinnahme aber von mehr als 60 000 bezw. später 90 000 Mk. sollte die Regierung ausser dem Pachtfixum noch die Hälfte dieser Bruttomehreinnahme bis zu einer 5 procentigen Verzinsung des ihrerseits an Bachstein gezahlten Baucapitals erhalten. — Per 1. Juni 1884 verkaufte jedoch die fürstliche Regierung die ganze Linie für 825 000 Mk. an Bachstein, und es ist dieser auch jetzt noch der alleinige Eigenthümer der Bahn. Innerhalb der Pachtzeit hatte der Pächter, da die vorerwähnten Stichsummen in der Bruttoeinnahme nicht erreicht worden sind, stets nur den vereinbarten festen Betrag zu zahlen, während er aus dieser Periode einschliesslich des schon für seine alleinige Rechnung gehenden zweiten Halbjahres 1884 für sich einen Reingewinn von 33 997 Mk. erzielte. Seit 1885 bis einschliesslich 1888 hat der Betriebsüberschuss den gezahlten Kaufpreis mit 8,93 — 9,29 — 10,31 und 8,78 % verzinst. — Zum Ueberblick über den Verkehr geben wir nachstehend die Betriebsergebnisse des Jahres 1888 wie folgt: Es wurden 61 199 Personen und 52 793 Tonnen Frachten befördert und hierfür 36 485 Mk. bezw. 96 919 Mk. vereinnahmt; die Gesammtbruttoeinnahme betrug 135 465 Mk., die Betriebsausgabe 63 032 Mk. = 46,52 % jener und der Betriebsüberschuss 72 433 Mk. — Die Bahn ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat durchweg eigenes Planum, eine Maximalsteigung von 1 : 30 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

II. Hohenebra-Ebeleben.

Diese Bahn geht von der Station Hohenebra der preussischen Staatsbahnlinie Nordhausen-Erfurt des Directionsbezirks Erfurt aus und führt in südwestlicher Richtung bis zu dem Marktflecken Ebeleben, wo sie ohne weitere Fortsetzung endet. Sie ist 8,70 km lang, gehört der politischen Eintheilung nach der Unterherrschaft des Fürstenthums Schwarzburg-Sondershausen an und liegt auf den Höhenzügen der Hainleite. Dieselbe ist ursprünglich gleichfalls

als Staatsbahn des Fürstenthums Sondershausen durch den Eisenbahnunternehmer Bachstein für 465 000 Mk. ausschliesslich des Grunderwerbs erbaut und von Eröffnung am 20. November 1883 an pachtweise durch diesen betrieben worden, bis auch sie am 1. Juni 1884 für 385 000 Mk. käuflich in den alleinigen Besitz desselben überging. — Der Verkehr und besonders der Güterverkehr gestaltete sich in dem ersten vollen Betriebsjahre 1884 dank den im Verkehrsgebiet der Bahn vorhandenen Zuckerfabriken überaus günstig, ist aber schon im nächsten Jahre in Folge Rückganges dieser Industrie erheblich und dauernd gesunken. Bei der Verpflichtung zur Dotirung der Fonds und zur Zahlung einer festen Jahrespacht von 13 950 Mk. erzielte der Pächter einschliesslich des bereits auf seine alleinige Rechnung gehenden zweiten Halbjahres 1884 und abzüglich eines kleinen Zuschusses aus der kurzen Betriebsperiode 1883 für sich einen Reingewinn von 15 304 Mk., und seit 1885 hat der Betriebsüberschuss den gezahlten Kaufpreis mit 5,99 — 5,51 — 7,52 und 6,25 % verzinst. — Im letzten zum Bericht gezogenen Geschäftsjahre 1888 wurden 33 401 Personen und 23 187 Tonnen Frachten befördert, hierfür 14 388 Mk. bezw. 29 930 Mk., im Ganzen aber 45 958 Mk. (gegen 70 109 Mk. in 1884) vereinnahmt; die Betriebsausgabe betrug 21 885 Mk. = 47,62 % jener und der Betriebsüberschuss 24 073 Mk. — Die Bahn ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat durchweg eigenes Planum, eine Maximalsteigung von 1 : 60 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

III. Arnstadt-Ichtershausen.

Die Bahn beginnt auf eigenem, dem Ichtershausener Bahnhofe in der Stadt Arnstadt, steht aber mittelst eines Ueberführungsgleises mit dem Staatsbahnhofe Arnstadt der Linie Neudietendorf-Ritschenhausen in Verbindung und führt in nördlicher Richtung unter Benutzung des Thals des Geraflüsschens bis zum Marktflecken Ichtershausen, wo sie ohne weitere Fortsetzung endet. Sie ist 5,12 km lang, liegt auf der Thüringischen Terrasse und der politischen Eintheilung nach in ihrer Anfangsstrecke mit 3,40 km im nördlichen Theil der Oberherrschaft des Fürstenthums Sondershausen und in ihrer Endstrecke mit 1,72 km im Herzogthum Gotha. Dieselbe ist unterm 9. September 1885 dem Eisenbahnunternehmer Bachstein und der Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt concessionirt und am 13. Dezember 1885 eröffnet worden. Das Anlagecapital beträgt 350 000 Mk. und ist durch die Betriebsüberschüsse der drei vollen Betriebsjahre 1886 bis 1888 mit 2,86 —

$4{,}_{35}$ und $4{,}_{51}$ % verzinst worden. In dem letzten zu Bericht gezogenen Geschäftsjahr 1888, welches die bisher besten Resultate aufweist, wurden 45 033 Personen sowie 21 141 Tonnen Frachten befördert und hierfür 9575 Mk. bezw. 23 732 Mk., im Ganzen aber 34 038 Mk. vereinnahmt; die Betriebsausgaben erforderten 18 269 Mk. = $53{,}_{67}$ % jener, und der Betriebsüberschuss betrug 15 769 Mk. — Die Bahn ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, benutzt auf $0{,}_{89}$ km die Chaussee, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 70 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

IV. Worms-Offstein.

Die Bahn beginnt auf besonderem, dem Offsteiner Bahnhof in der Vorstadt von Worms, ist $10{,}_{93}$ km lang, hat südwestliche Richtung und findet bei Offstein ihren Endpunkt. Sie gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Rheinhessen des Grossherzogthums Hessen und in orographischer Beziehung mit ihrer Anfangsstrecke der rheinischen Tiefebene an, steigt dann aber aus dieser zum hessischen Hügellande auf. Auch diese Bahn ist Eigenthum von Bachstein und der Darmstädter Bank, diesen unterm 12. Oktober 1886 concessionirt und am 12. Dezember 1886 dem Verkehr übergeben. Sie wurde unter Annahme des Etatsjahres bis ult. März 1887 à conto des Baufonds betrieben und hat in den beiden darauf folgenden Jahren das seitens der Eigenthümer aufgewendete Anlagecapital von 491 305 Mk. mit $5{,}_{11}$ bezw. $7{,}_{33}$ % verzinst, wobei jedoch noch zu erwähnen, dass die grossherzogliche Regierung ausserdem eine Subvention von 150 000 Mk. gezahlt hat; auf Grund dieser erhält sie bei einer kilometrischen Jahresbruttoeinnahme über 6000 Mk. ein Fünftel dieses Mehrbetrages. Im Jahre 1888/89 wurden 185 052 Personen sowie 32 354 Tonnen Frachten befördert und hierfür 33 281 Mk. bezw. 34 110 Mk., im Ganzen aber 68 477 Mk. vereinnahmt; bei einer Betriebsausgabe von 32 449 Mk. = $47{,}_{39}$ % jener verblieb ein Ueberschuss von 36 028 Mk. — Die Bahn ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat durchweg eigenes Planum, eine Maximalsteigung von 1 : 90 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

V. Mannheim-Weinheim.

Diese in 1 m Spurweite hergestellte Schmalspurbahn beginnt in der auf dem rechten Neckarufer gelegenen Neckarvorstadt von Mannheim auf eigenem Bahnhofe, ist $17{,}_{66}$ km lang, hat nordöstliche Richtung und endet in Weinheim (Station der Main-Neckar-

bahn badischen Antheils) auf besonderem Bahnhofe, steht aber mit dem dortigen Main-Neckarbahnhofe in Gleiseverbindung. Sie gehört der politischen Eintheilung nach in ihrer Anfangs- und Endstrecke mit 11,98 km dem Grossherzogthum Baden, in der Mitte aber mit 5,68 km der hessischen Provinz Rheinhessen an und liegt in der rheinischen Tiefebene. Diese Bahn ist Eigenthum von Bachstein, der Darmstädter Bank und dem Bankhause Ladenburg & Söhne in Mannheim, diesen von Baden unterm 15. September und von Hessen unterm 12. Oktober 1886 concessionirt und am 12. September 1887 dem Verkehr übergeben. Der Personenverkehr ist ein ganz bedeutender, der Güterverkehr dagegen vorläufig noch äusserst gering; in dem ersten vollen Betriebsjahr 1888/89 wies der Erstere 683 260 Personen mit 109 035 Mk. Einnahme, der Güterverkehr aber nur 5742 Tonnen bezw. 9173 Mk. auf; die Gesammtbruttoeinnahme ergab 119 836 Mk., die Betriebsausgaben betrugen 85 151 Mk. = 71,06 % jener und der Betriebsüberschuss 34 685 Mk. = 2,69 % des von den Eigenthümern aufgewendeten Anlagecapitals von 1 290 738 Mk. — Die Bahn hat nur 1 m Spurweite, eine Maximalsteigung von 1 : 41, benutzt auf 3,92 km öffentliche Strassen, und die Fahrgeschwindigkeit beträgt auf den verschiedenen Theilstrecken zwischen 2 Minuten und 7 1/2 Minuten pro 1 km.

VI. Reinheim-Reichelsheim.

Diese Bahn geht auf Station Reinheim von der Linie Darmstadt-Wiebelsbach/Heubach der Hessischen Ludwigsbahn aus und führt in vorherrschend südlicher Richtung bis zum Flecken Reichelsheim, wo sie ohne weitere Fortsetzung endet. Sie ist 17,94 km lang, gehört der politischen Eintheilung nach der hessischen Provinz Starkenburg an, liegt auf dem Odenwalde, benutzt hierbei aber durchweg das Thal der Gersprenz. Sie ist unterm 16. März 1887 an Bachstein und die Darmstädter Bank concessionirt und am 10. Oktober 1887 eröffnet worden. Das von den Eigenthümern aufgewendete Anlagecapital von 702 303 Mk. verzinste sich durch die Betriebsüberschüsse der sechsmonatlichen Betriebsperiode 1887/88 mit 4,73 % und in 1888/89 mit 4,83 %. Zu dieser Bahn hat die grossherzogliche Regierung eine Subvention von 200 000 Mk. gegeben und erhält auf Grund dessen bei einer kilometrischen Jahresbruttoeinnahme über 6000 Mk. ein Fünftel dieses Mehrbetrages. In dem ersten vollen Betriebsjahre 1888/89 wurden 93 820 Personen und 42 163 Tonnen Frachten befördert, hierfür 34 104 Mk. bezw. 46 096 Mk., im Ganzen aber 81 247 Mk. vereinnahmt. Die Betriebsausgaben erforderten 47 349 Mk. = 58,28 % jener, so dass

ein Betriebsüberschuss von 33 898 Mk. verblieb. — Die Bahn ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 60, liegt mit 5,99 km auf eigenem Planum, mit 11,95 km auf öffentlichen Strassen und wird mit 2 bezw. 3 Minuten Fahrgeschwindigkeit pro 1 km betrieben.

VII. Osthofen-Westhofen.

Diese 6,06 km lange Bahn geht auf Station Osthofen von der Linie Mainz-Worms der Hessischen Ludwigsbahn aus und führt in westlicher Richtung nach dem Dorfe Westhofen, wo sie ohne weitere Fortsetzung endet. Sie liegt auf dem hessischen Hügellande, benutzt aber durchweg das Thal eines Gebirgsbaches und gehört der hessischen Provinz Rheinhessen an. Auch diese Bahn ist Eigenthum von Bachstein und der Darmstädter Bank, welchen sie unterm 29. Dezember 1886 concessionirt worden ist. Die Eröffnung erfolgte am 14. April 1888, so dass die hier allein zu Bericht gezogene Betriebsperiode 1888/89 nicht ein volles Jahr umfasste. In derselben wurden 43 616 Personen und 22 052 Tonnen Frachten befördert, hierfür 9764 Mk. bezw. 18 371 Mk., im Ganzen aber 28 455 Mk. vereinnahmt. Hiervon erforderten die Betriebsausgaben 17 919 Mk. = 62,97 % jener, und somit verblieb ein Betriebsüberschuss von 10 536 Mk. = 3,97 % des von den Eigenthümern aufgewendeten Anlagecapitals von 275 204 Mk. Ausserdem hat die grossherzogliche Regierung eine Subvention von 74 500 Mk. gegeben, wogegen sie aus einer kilometrischen Jahresbruttoeinnahme über 6000 Mk. ein Fünftel dieses Mehrbetrages erhält. — Die Bahn ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 50, benutzt auf 2,50 km öffentliche Strassen und wird auf diesen mit 3 Minuten, im Uebrigen aber mit 2 Minuten Fahrgeschwindigkeit pro 1 km betrieben.

VIII. Sprendlingen-Wöllstein.

Diese 5,90 km lange Bahn geht auf Station Sprendlingen von der Linie Bingen-Worms der Hessischen Ludwigsbahn aus und führt in südwestlicher Richtung bis zum Flecken Wöllstein, hier ohne weitere Fortsetzung endend. Sie gehört der politischen Eintheilung nach der hessischen Provinz Rheinhessen an und liegt auf dem hessischen Hügellande. Dieselbe ist Eigenthum von Bachstein und der Darmstädter Bank, welchen sie unterm 4. Mai 1887 concessionirt worden ist. Die Eröffnung erfolgte am 11. Oktober 1888, und die hiernach nicht ganz 6 Monate umfassende erste Betriebsperiode 1888/89 ergab einen Verkehr von 20 087 Personen

und 4219 Tonnen Frachten mit einer Einnahme von 4722 Mk. bezw. 4484 Mk.; die Gesammtbruttoeinnahme betrug 9395 Mk., die Betriebsausgabe 7845 Mk. = 83,50 % und der Betriebsüberschuss 1550 Mk. = 1,66 % des von den Eigenthümern aufgewendeten Anlagecapitals von 197 786 Mk. Die grossherzogliche Regierung hat ausserdem eine Subvention von 74 500 Mk. gezahlt und erhält hiergegen bei einer kilometrischen Jahresbruttoeinnahme über 6000 Mk. den fünften Theil des Mehrbetrages — Die Bahn ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat durchweg eigenes Planum, eine Maximalsteigung von 1 : 100 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

IX. Zell-Todtnau.

Diese Bahn bildet die nordöstliche Fortsetzung der in neuerer Zeit seitens des Grossherzogthums Baden verstaatlichten Wiesenthalbahnen Basel-Schopfheim-Zell, gehört der politischen Eintheilung nach ganz dem Grossherzogthum Baden an, liegt auf dem Schwarzwalde, benutzt hierbei durchweg das Thal der Wiese, führt über die Stadt Schönau und endet bei der Stadt Todtnau ohne weitere Fortsetzung. Sie ist unterm 1. Februar 1888 dem Consortium Bachstein, Darmstädter Bank und Ladenburg concessionirt, als Schmalspurbahn mit 1 m Spurweite ausgeführt und am 7. Juli 1889 in einer Länge von 18,24 km eröffnet. Demnach ist sie bei den Aufrechnungen im ersten Theil dieses Werkes noch nicht mit enthalten. Das von den Eigenthümern aufgewendete Anlagecapital beträgt 1 338 328 Mk., und ausserdem hat die grossherzoglich badische Regierung eine Subvention von 319 719 Mk. gezahlt. Um einen Ueberblick über den Verkehr der Bahn, für welchen man die besten Hoffnungen hegt, zu gewinnen, geben wir die Betriebsresultate der ersten, nicht ganz 9 Monate umfassenden Betriebsperiode 1889/90, wie folgt: Es wurden 80 520 Personen und 11 434 Tonnen Frachten befördert, hierfür 34 829 Mk. bezw. 29 247 Mk., im Ganzen aber 64 562 Mk. vereinnahmt; die Betriebsausgaben erforderten 43 232 Mk. = 66,96 % jener, und es verblieb somit ein Betriebsüberschuss von 21 330 Mk. = 2,12 % des Anlagecapitals. — Die Bahn ist mit 1 m Spurweite hergestellt, hat eine Maximalsteigung von 1 : 35 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

X. Weinheim-Heidelberg.

Die Bahn beginnt in Weinheim auf dem Bahnhofe der unter V. behandelten Linie und führt in südlicher Richtung bis Heidelberg, gehört der politischen Eintheilung nach dem Grossherzogthum

Baden an und bewegt sich am Rande des Odenwaldes gegen die rheinische Tiefebene. Sie ist unterm 18. Oktober 1889 dem Consortium Bachstein, Darmstädter Bank und Ladenburg concessionirt, als Schmalspurbahn mit 1 m Spurweite ausgeführt und $18,_{71}$ km lang am 4. Oktober 1890 eröffnet, so dass sie in den Aufrechnungen des ersten Theils noch nicht mit enthalten ist. Da die erste Betriebsperiode erst ult. März 1891 abschliesst, können wir Betriebsergebnisse noch nicht bringen, ebenso ist die Baurechnung noch nicht abgeschlossen. Die Bahn hat eine Maximalsteigung von 1 : 33, benutzt auf $15,_{98}$ km öffentliche Strassen und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 bis $6,_{6}$ Minuten pro 1 km betrieben.

In diesen 10 Bahnen haben wir eine Eigenthumslänge der Secundärbahnverwaltung Bachstein von $128,_{39}$ km nachgewiesen; auf diesen hat sie 186 Beamte und Arbeiter, 25 Locomotiven, 65 Personen- und 73 Lastwagen im Betrieb. Ausserdem besorgt die Verwaltung den Betrieb auf den Eingangs aufgezählten 11 Secundärbahnen anderer Eigenthümer mit zusammen $416,_{31}$ km, was eine Gesammtsumme von $544,_{70}$ km ergiebt. Ferner erstreckt sich das Eigenthum noch auf verschiedene theils normal-, theils schmalspurige Dampfstrassenbahnen bei Berlin, Darmstadt, Karlsruhe in Baden und Wiesbaden, und drei solche sind im Bau, davon zwei bei Mainz und die Linie Heidelberg-Mannheim.

Organisation. Für sämmtliche von der Verwaltung betriebenen Bahnen ist in Berlin eine Centralverwaltung errichtet, während für die einzelnen Linien bezw. für Bahngruppen besondere Betriebsverwaltungen bestehen und zwar:

Die Betriebsabtheilung Thüringen zu Weimar mit den Eigenthumslinien Arnstadt-Ichtershausen, Ilmenau-Grossbreitenbach und Hohenebra-Ebeleben sowie mit den Pachtbahnen Weimar - Berka - Blankenhain und Wutha - Ruhla (Ruhlaer Eisenbahn).

Die Betriebsverwaltung der Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb zu Darmstadt, welcher die sämmtlichen in der preussischen Provinz Hessen-Nassau, im Grossherzogthum Hessen und in Baden gelegenen der Verwaltung gehörigen Secundäreisenbahnen und Dampfstrassenbahnen unterstellt sind und zwar von den hier behandelten Mannheim-Weinheim, Osthofen-Westhofen, Reinheim-Reichelsheim, Weinheim - Heidelberg und Worms - Offstein.

Die Betriebsabtheilung der Mecklenburgischen Südbahn zu Waren mit den Pachtbahnen Parchim - Ludwigslust, Mecklenburgische Südbahn und Neubrandenburg-Friedland.

Die Betriebsverwaltung der Neuhaldensleber Eisenbahn zu Neuhaldensleben, welcher nur diese Bahn zugetheilt ist. —

Die Betriebsinspection der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn zu Osterwieck mit dieser Pachtstrecke allein.

Die Betriebsverwaltung der Prignitzer Eisenbahn zu Perleberg mit der Wittenberge-Perleberger und der Prignitzer Pachtbahn.

Die Betriebsverwaltung der Stargard-Cüstriner Eisenbahn zu Soldin mit der Stargard-Cüstriner und der Glasow-Berlinchener Pachtbahn.

Die Betriebsverwaltung der Berliner Dampfstrassenbahnen zu Schöneberg, welcher ausser diesen Linien noch die Dampfstrassenbahn Gross-Lichterfelde-Teltow zugetheilt ist.

Sonthofen Obersdorf

(siehe Seite 1178).

Sprendlingen-Wöllstein

(siehe Seite 1300).

Stadt am Hof-Donaustaufer Eisenbahn

(siehe Seite 1178).

Städtische Verbindungsbahn in Frankfurt a. M.

Geschichte. Bei der ursprünglichen Anlage der ersten Eisenbahnen von Frankfurt a. M. aus hatte mit Ausnahme der Frankfurt-Offenbacher Bahn, welche in Frankfurt auf den Gleiseanlagen der Main-Neckarbahn mit eingeführt wurde, jede derselben ihren besonderen Bahnhof erhalten. Diejenigen der Main-Neckar-, der Taunus- und der Main-Weserbahn lagen alle drei unmittelbar nebeneinander auf der Westseite der Stadt, derjenige der Frankfurt-Hanauer Bahn aber (Ostbahnhof) ohne Schienenverbindung mit jenen auf der östlichen Seite derselben. Das allmähliche Anwachsen des Frankfurt a. M. transitirenden Durchgangsverkehrs forderte aber dringend die Herstellung einer derartigen Schienenverbindung, und wünschenswerth war solche von den Bahnhöfen nach dem Mainhafen und dem Zollhofe. Auf Grund der lokalen Verhältnisse nahm der Frankfurter Staat diese Angelegenheit in die Hand, und unterm 17. Juni 1856 verfügte der Grosse Rath desselben die Herstellung einer Verbindungsbahn vom Ostbahnhofe an dem rechten Mainufer entlang, am Zollhofe vorüber nach den Westbahnhöfen und dem Hafen. Die Bauausführung erfolgte seitens des Frankfurter Staats in eigener Regie, und am 31. Januar 1859 wurde die 6,03 km lange Linie dem Verkehr übergeben. Das Anlagecapital von 760 498 Mk. war disponiblen Staatsmitteln entnommen worden. Obgleich also die Bahn einen Vermögensbestandtheil des Staatswesens der freien Stadt Frankfurt bildete, wurde sie bei der definitiven Regelung

der Eisenbahnangelegenheiten nach Einverleibung Frankfurts in Preussen mit Rezess vom 26. Februar 1869 der nunmehrigen Stadtgemeinde Frankfurt a. M. als Eigenthum zugesprochen. Später, als es sich um die Erbauung der Main-Lahnbahn seitens der Hessischen Ludwigsbahngesellschaft und um die erste Projectirung des grossen Centralbahnhofes im Westen der Stadt an Stelle der bisherigen drei Westbahnhöfe handelte, ist sie 1880 westlich in Richtung auf Griesheim um 1,71 km verlängert worden. Grunderwerb und Bauausführung dieser neuen Theilstrecke besorgte die Hessische Ludwigsbahn auf ihre eigenen Kosten, übergab sie aber als Aequivalent für Abtretung eines grösseren städtischen Terraincomplexes zum Centralbahnhofe der Stadt kostenlos zu Eigenthum. Für diese stellt sich demnach bei einer Gesammtbaulänge der Bahn von 7,74 km die kilometrische Belastung auf 98 255 Mk., wobei zu berücksichtigen, dass dem Zweck der Bahn gemäss eigene Betriebsmittel für dieselbe nicht beschafft zu werden brauchten. Den Fahrdienst besorgte zunächst die damalige Frankfurt-Hanauer Eisenbahngesellschaft, seit 1872 aber und noch gegenwärtig die Hessische Ludwigsbahngesellschaft, indem diese die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn in dem genannten Jahre käuflich übernommen hat. Die Entschädigung für Leistung des Fahrdienstes war ursprünglich auf $^1/_3$ der Transporteinnahmen festgesetzt, wurde von 1862 ab jedoch betreffs der Massenartikel auf die Hälfte und dann von 1876 ab für den ganzen Verkehr auf die Hälfte der Bruttoeinnahmen vereinbart, 1889 aber ist ein betreffs der Platzfrachten und Ueberfuhrgebühren complicirterer Theilungsmodus eingetreten. Die Kosten für Unterhaltung und Bewachung der Bahn waren stets wie noch jetzt Sache der Eigenthümerin.

Der Betrieb auf der Verbindungsbahn erstreckte sich zuerst nur auf die Ueberführung von Gütern zwischen den Bahnhöfen untereinander sowie nach dem Mainhafen und dem Zollhofe, und erst vom 1. Juni 1869 an wurden (abgesehen von den Militärtransporten des Jahres 1866) auch Personenzüge, und zwar die mitteldeutschen Schnellzüge zwischen dem Ostbahnhofe und dem Main-Neckarbahnhofe durchgeführt. Durch die Eröffnung der preussischen linksmainischen Staatsbahnlinie Hanau-Frankfurt in 1873 gingen aber diese Züge der Verbindungsbahn wieder verloren, so dass sich nun der Betrieb auf derselben wieder nur auf den Güterverkehr beschränkte; seit Eröffnung ihrer unmittelbar an die Verbindungsbahn sich anschliessenden Main-Lahnbahn Frankfurt a. M.-Eschhofen in 1880 führt jedoch die Hessische Ludwigsbahn die Personenzüge dieser vom bezw. bis zum Ostbahnhofe über die Verbindungsbahn

durch. Diese Züge dienen gleichzeitig dem lokalen Personenverkehr Frankfurts, wobei noch zu erwähnen, dass besondere Lokalpersonenzüge nicht eingerichtet sind, und die Güterbeförderung erfolgt auf der Verbindungsbahn durch Rangirzüge.

Der Verkehr der Frankfurter Verbindungsbahn giebt ein Bild von dem Anwachsen des Gesammtverkehrs zwischen Nord- und Süddeutschland und erweckt deshalb unser besonderes Interesse. Im ersten vollen Betriebsjahr 1860 wurden nur 49 842 Tonnen Frachten, im Jahre 1873 aber bei fast alljährlicher Steigerung 345 387 Tonnen über die Verbindungsbahn befördert. Hierauf trat unter dem Einfluss der linksmainischen Linie Hanau-Frankfurt ein beträchtlicher Rückgang ein, und erst seit 1883/84 ist das bisherige Maximum des Jahres 1873 dauernd überflügelt worden, wobei das Jahr 1887/88 als höchste Transportmenge 430 290 Tonnen aufwies. In diesen Zahlen sind allerdings die Frachten nach bezw. von dem Hafen und dem Zollhofe mit enthalten, indes bilden diese nur einen geringen Bruchtheil des Gesammtquantums. Was den Personenverkehr anbelangt, so belief sich abgesehen von den Militärtransporten der Jahre 1870/71 das Maximum der in den mitteldeutschen Schnellzügen über die Verbindungsbahn beförderten Personen auf 57 884 in 1872 und unter den veränderten Verhältnissen seit 1880 die höchste Personenzahl der in den Main-Lahnbahnzügen über die Verbindungsbahn beförderten Passagiere einschliesslich der im Frankfurter Lokalverkehr abgefertigten auf 498 389 in 1889/90. Die gesammten Jahresbruttoeinnahmen der Verbindungsbahn haben uns leider weder seitens der Hessischen Ludwigsbahn noch seitens der Stadt Frankfurt angegeben werden können, wohl aber die auf Letztere entfallenen Antheile an jener, und hierbei hat sich das Minimum auf 22 208 Mk. in 1861 und das Maximum auf 148 437 Mk. in 1872 beziffert. Von diesen Einnahmen gehen die der Stadt zur Last fallenden Bahnbewachungs-, Unterhaltungs- und Erneuerungskosten ab, welche als Höchstbetrag 79 181 Mk. in 1875 erfordert haben. Das finanzielle Endresultat ergab für die Stadt in 1876 ein Defizit, in allen anderen Jahren aber einen Reingewinn mit einem Höchstbetrage von 104 685 Mk. in 1872 = 13,76 % des seitens der Stadt aufgewendeten ursprünglichen Anlagecapitals. Die procentuelle Verzinsung desselben in den einzelnen Jahren befindet sich in der dem Werk beigegebenen Dividendentabelle.

Geschäftliches. Die Bahn ist Eigenthum der Stadtgemeinde Frankfurt a. M., gehört betreffs des Baues, der Unterhaltung und der Bewachung zum Ressort des städtischen Gewerbe- und Verkehrsamtes und ist hierbei unmittelbar der

städtischen Hafencommission unterstellt, der Fahrdienst aber ist Sache der Hessischen Ludwigsbahn. Besondere Fonds werden für die Bahn nicht geführt, die sonst diesen zur Last fallenden Aufwendungen vielmehr unmittelbar aus den Bruttoeinnahmen bestritten.

Geographie. Die Bahn ist 7,74 km lang und gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Hessen-Nassau an. Sie beginnt auf dem Frankfurter Ostbahnhofe, strebt zunächst in südwestlicher Richtung dem Main zu, führt dann bei westlicher Richtung hart auf dem rechten Ufer desselben über die Personenhaltestelle Fahrthor, am Zollhof und an den Hafenanlagen vorbei, entfernt sich hierauf vom Fluss und geht bei Griesheim westlich von Frankfurt a. M. in die Main-Lahnbahn der Hessischen Ludwigsbahn über. Die Bahn ist nur eingleisig; Steigungen über 1 : 200 kommen bei derselben nur auf 161 Meter mit 1 : 174 vor.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Geschichte. Anfang 1878, als der Erlass besonderer Normen für den Bau und Betrieb von Secundärbahnen in Aussicht war, bildete sich im Interesse der preussischen Kreise Pyritz, Soldin und Königsberg i. N., welche sich blühender Landwirthschaft (Pyritzer Weizacker) verbunden mit Viehzucht, Brennereien und Zuckerfabrikation erfreuen, und im Interesse der gewerbreichen Städte Pyritz, Soldin und Neudamm ein Comité zwecks Erbauung einer normalspurigen Secundärbahn von Stargard nach Cüstrin. Nachdem der Staat, die zuständigen Provinzen Pommern und Brandenburg sowie die interessirten Kreise und Städte namhafte Betheiligung am Anlagecapital zugesagt hatten, constituirte sich dann zu Folge Concession vom 12. Mai 1881 eine besondere Actiengesellschaft unter obigem Namen mit einem Anlagecapital von 6 000 000 Mk., je zur Hälfte in Stamm- und St.-Pr.-Actien. Hiervon übernahmen der Staat 1 000 000 Mk., Pommern 209 500 Mk., Brandenburg 432 000 Mk., die Kreise und Städte zusammen aber 1 233 000 Mk. — Bauausführung und Beschaffung der Betriebsmittel erfolgte durch den Eisenbahnunternehmer Bachstein zu Berlin in Generalentreprise, mit Baubeginn im Juni 1881, und die Eröffnung der 98,35 km langen Linie am 31. August 1882. Die kilometrische Belastung stellte sich hiernach auf 61 006 Mk. Im Laufe der Zeit sind aber zu Erweiterungsbauten und Vermehrung der Betriebsmittel wiederholt Darlehen bei dem genannten Unternehmer aufgenommen worden; dieselben beliefen sich ult. 1888/89 auf 125 990 Mk., sind mit 5 % zu verzinsen und mit 1 % zu amortisiren. Auch der Betrieb wurde in einem sogenannten Betriebsgarantievertrage auf die Dauer von 10 Jahren bis 31. August 1892 an die Eisenbahnunternehmer Bachstein und Donath übertragen, doch ist

in Folge besonderer Abmachungen der eigentliche Betriebsführer nur der Erstere. Derselbe erhält die gesammten Einnahmen aus dem Betriebe und der Verwaltung der Bahn, trägt seinerseits alle Betriebsausgaben, die Aufwendungen aus Unfall- und Haftpflichtsachen, die Dotirung der Fonds, zahlt an die Gesellschaft zur Deckung ihrer eigenen Verwaltungskosten 15 000 Mk. und ausserdem fest 135 000 Mk. zur Betheilung der St.-Pr.-Actien mit der statutenmässigen Dividende von $4\frac{1}{2}$ %. Dieser letzte Betrag versteht sich für eine Bruttoeinnahme bis zu 600 000 Mk. herauf. Bei einer höheren bis zu 802 500 Mk. erhält die Gesellschaft ausserdem von dem Mehrbetrage zwei Dritttheile und von einer etwaigen Bruttoeinnahme über 802 500 Mk von diesem neuen Mehr noch die Hälfte. Andererseits aber bleibt die Gesellschaft für die etwaigen Fehlbeträge an einer Jahresbruttoeinnahme von 600 000 Mk. mit ihren Einnahmen späterer Jahre aus den qu. zwei Dritttheilen dem Garanten haftbar. — Betreffs der Verkehrsverhältnisse ist vorauszuschicken, dass die Bahn von Anfang an Durchgangsstrecke für den Verkehr zwischen Schlesien, Brandenburg und den Hinterpommerschen Bahnen wurde, sowie ferner zu erwähnen, dass im Jahre 1883 aus ihr heraus die Glasow-Berlinchener Eisenbahn gebaut worden ist und sie in dieser eine Zufuhrstrasse erhalten hat. — Bei dieser Bahn hat sich der Verkehr wohl über Erwarten gut gestaltet, sonst wenigstens wäre der von der Gesellschaft dem Garanten zugebilligte Vertrag doch ein gar zu greifbares Unrecht gegen die Actionäre gewesen. Schon das erste volle Betriebsjahr 1883/84 setzte mit einem Verkehr von 170 575 Personen mit 217 841 Mk. Einnahme und 135 528 Tonnen Frachten mit 360 350 Mk. Transporteinnahme, mit einer Gesammtbruttoeinnahme von 600 717 Mk., mit einem Betriebsüberschuss von 279 600 Mk. und mit einem vertheilbaren Reingewinn von 226 049 Mk. = 3,76 % des gesammten Actiencapitals ein. In den folgenden Jahren hat selbst der Personenverkehr sich stets noch günstiger gestaltet, ist hierbei jedoch Schwankungen unterworfen gewesen und hat das bisherige Maximum mit 187 420 Personen in 1888/89 und mit 230 305 Mk. Einnahme in 1884/85 erreicht. Der Güterverkehr dagegen ist dem Transportquantum nach buchstäblich von Jahr zu Jahr bis auf 225 147 Tonnen in 1888/89 gestiegen, die Transporteinnahme war hierbei aber wieder geringen Schwankungen unterworfen, um dann gleichfalls in 1888/89 das bisherige Maximum von 466 319 Mk. zu erzielen. Gesammtbruttoeinnahmen, Betriebsüberschuss und vertheilbarer Reingewinn endlich sind bis auf 735 556 Mk., 405 036 Mk. und 336 901 Mk. = 5,61 % des gesammten Actiencapitals in 1888/89

angewachsen. Dem Betriebsvertrage entsprechend haben die St.-Pr.-Actien alljährlich ihre statutenmässige Dividende von 4½ % und die St.-Actien zum ersten Male aus 1888/89 eine Dividende von 2 % erhalten, der Garant aber abzüglich der Rückerstattung des von ihm in der ersten siebenmonatlichen Betriebsperiode 1882/83 geleisteten Zuschusses einen Reingewinn von 574 414 Mk. erzielt. Bei Selbstbetrieb dagegen hätten die St.-Actien schon vom ersten vollen Betriebsjahre 1883/84 an alljährlich und zwar 1,16 %, 2,18 %, 2,17 %, 4,57 %, 4,78 % und 5,81 %, bezw. von 1886/87 an aus dem Ueberschuss über 4,50 % die St.-Pr.-Actien entsprechend höhere Dividende erhalten können, und es sind somit durch den Betriebsvertrag schon jetzt der Gesellschaft 19,12 % auf 3 000 000 Mk. verloren. — Die Betriebsausgaben, mit welchen gegenwärtig der Betriebsführer allein zu rechnen hat, bewegten sich hierbei im Verhältniss zur Bruttoeinnahme zwischen 46,50 % in 1888/89 und 56,58 % in 1884/85 und haben im Durchschnitt der sechs vollen Betriebsjahre 50,54 % betragen.

Ohne Beeinträchtigung des vorstehenden Betriebs- bezw. Garantievertrages hat die Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft laut Vertrag vom 23. September 1884 ihrerseits Verwaltung und Betrieb der Glasow-Berlinchener Eisenbahn übernommen, betreffs dessen die speciellen Angaben bereits auf Seite 1101 gemacht sind.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888/89 wie folgt: Erneuerungsfonds 292 775 Mk., Specialreservefonds 43 459 Mk., Bilanzreservefonds 30 000 Mk. An Betriebsmitteln waren zu derselben Zeit 7 Locomotiven, 10 Personen- und 135 Lastwagen vorhanden, und das Beamten- und Arbeiterpersonal zählte 166 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Cüstrin; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital ult. 1890: 3 000 000 Mk. St.-Actien und 3 000 000 Mk. St.-Pr.-Actien à 500 Mk. Jede Actie beider Sorten 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 7. und 30. 9. Dividendenberechtigung der St.-Pr.-Actien 4½ % Vorzugsdividende ohne Recht auf Nachzahlung, hierauf St.-Actien bis zu 4½ % Dividende, vom etwaigen Mehrüberschuss 2 Dritttheile den St.-Actien und 1 Dritttheil den St.-Pr.-Actien als weitere Dividende. Bei etwaiger Auflösung der Gesellschaft St.-Pr.-Actien vor St.-Actien voll zu befriedigen. Dividendenzahlung von 1. August ab; Verj. 4 Jahre nach Ft. — Pr.-Obligationen nicht vorhanden. — Zahlstelle: Nur die Kur- und Neumärkische Ritterschaftliche Darlehnskasse in Berlin. — Obligatorische Publicationsorgane: Der Deutsche Reichsanzeiger, die Berliner Börsenzeitung, die Ostseezeitung, der Actionär, der Berliner Börsencourier, die Kreisblätter der betheiligten Kreise und das Neudammer Wochenblatt. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ

Reservefonds gleichfalls nach Regulativ, gegenwärtig jährlich mit 6000 Mk., aufzusammeln auf 100 000 Mk.; Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Gesammtcapitals. — Besteuerung, Ankauf etc: Nach allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen, ferner ist jedoch der Staat berechtigt, jederzeit den Betrieb für Rechnung der Gesellschaft zu übernehmen, und diese verpflichtet, auf Anfordern des Ressortministers bei einer durchschnittlichen Bruttoeinnahme von 16 000 Mk. pro 1 km während 3 aufeinander folgender Jahre das zweite Gleis zu legen, ferner den Betrieb auch einer anschliessenden Privatbahn gegen Gewährung einer Rente nach dem durchschnittlichen Reinertrage der letzten 5 Jahre, mindestens aber gegen $4^1/_2$ % des Anlagecapitals zu überlassen, und endlich die Bahn zur Vollbahn umzubauen oder zu diesem Zweck Eigenthum und Betrieb gegen Erstattung des Anlagecapitals oder bloss den Betrieb gegen Gewährung einer Rente nach vorigen Sätzen an einen anderen Unternehmer abzutreten. — Börse: Nicht eingeführt. — Dividende pro 1889/90: St.-Actien 2 %. St.-Pr.-Actien $4^1/_2$ %.

Geographie. Die Bahn ist 98,35 km lang, liegt innerhalb des norddeutschen Tieflandes, gehört mit der Anfangsstrecke der Provinz Pommern und mit dem übrigen grösseren Theil der Provinz Brandenburg an. Sie beginnt auf dem preussischen Staatsbahnhofe Stargard der Linie Stettin-Cöslin, führt bei südlicher Hauptrichtung unter Ueberbrückung der Plöne über Pyritz, tritt bei Naulin in Brandenburg ein, nimmt bei Glasow östlich eine selbstständige Privatbahn von Berlinchen auf, überbrückt bei Soldin die Mietzel, geht über die Stadt Neudamm und mündet auf Station Cüstrin-Vorstadt (vor Warthe und Oder) in die Staatsbahnlinie Berlin-Schneidemühl. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat auf 33 km Steigungen über 1 : 200 bis 1 : 100 herauf und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Stargard-Posener Eisenbahn.

Geschichte. Diese Bahn ist von den alten preussischen Privatbahnunternehmungen die einzige, welche wenigstens der Form nach noch jetzt Eigenthum der ursprünglichen Actiengesellschaft ist, sie steht aber für Rechnung des Staats gegen Zahlung einer festen Rente von $4^1/_2$ % an die St.-Actien in Verwaltung und Betrieb desselben und wird durch fortlaufende Amortisation der St.-Actien zu Gunsten des Staats nach und nach seitens desselben für sich auch zu Eigenthum erworben. Dieselbe wurde unterm 4. März 1846 in Anlehnung an die Linie Berlin-Stettin-Stargard der ehemaligen Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft einer besonderen Actiengesellschaft mit einem Anlagecapital von 15 000 000 Mk. in St.-Actien concessionirt. Zur Unterstützung dieses Unternehmens übernahm der Staat den ungefähr siebenten Theil des Grundcapitals mit 2 142 900 Mk. und ausserdem eine $3^1/_2$ procentige Zinsgarantie für die Privatactien, liess sich aber als Gegenleistung den dritten Theil des Reinüberschusses über 5 % Dividende als Gewinnantheil (Superdividende) sowie das Recht zuerkennen, die

auf seinen Actienantheil entfallenden Dividendenbeträge zur Einlösung der Privatactien nach dem Nennwerth und die auf diese bereits amortisirten Actien zu verrechnenden Dividendenbeträge zu gleichem Zweck zu verwenden. — Der Bau wurde am 20. März 1846 in Angriff genommen, die erste Theilstrecke Stargard-Woldenberg am 10. August 1847, die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung von 172,31 km aber am 10. August 1848 eröffnet. Anfangs gestaltete sich der Verkehr wegen der damaligen politischen Wirren so schwach, dass trotz der geringen Belastung mit nur 87 005 Mk. pro 1 km der Staat in den drei ersten Betriebsjahren von 1849 bis 1851 mit der vollen $3^1/_2$ procentigen Zinsgarantie eintreten musste. Hierdurch wurde er statutengemäss berechtigt, die Bahn für Rechnung der Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb zu nehmen; er that dies und unterstellte dieselbe zunächst der königlichen Direction der Ostbahn zu Bromberg, 1857 aber der königlichen Direction der in Verwaltung und Betrieb des Staats stehenden damaligen Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau. Da mit der Betriebsübernahme die Eröffnung der ersten Theilstrecke der königlichen Ostbahn, welche auf Station Kreuz sich an die Stargard-Posener Bahn anlehnte, zusammen fiel und die Folgen der politischen Wirren auf wirthschaftlichem Gebiet beseitigt waren, so besserten sich die Verkehrsverhältnisse und damit die Rentabilität des Unternehmens von Jahr zu Jahr, bis durch die 1857 erfolgte Eröffnung der Ostbahnlinie Kreuz-Cüstrin-Frankfurt a. O. wieder ein gewaltiger Rückgang eintrat, indem nun der Verkehr zwischen Berlin und Posen, welcher bisher der ganzen Linie Stargard-Posen zu Gute gekommen war, jetzt nur noch der Theilstrecke Kreuz-Posen zufiel. Andererseits war aber der Bahn durch die 1856 erfolgte Eröffnung der Linie Breslau-Posen der ganze Breslau-Stettiner Verkehr gewonnen worden, und so erstarkte der Gesammtverkehr derartig, dass — obgleich das Unternehmen inzwischen behufs besserer Ausrüstung und Vermehrung der Betriebsmittel in den Jahren 1852, 1855 und 1858 mit drei Anleihen im Gesammtbetrage von 6 900 000 Mk. belastet worden war und sich dadurch 1 km auf 127 096 Mk. stellte — in den drei Jahren 1861 bis 1863 ohne Eintritt des Staats über $3^1/_2$ % Dividende gezahlt werden konnten. Hierdurch erhielt aber die Gesellschaft statutengemäss wieder freie Disposition über ihre Bahn und überliess nun vom 1. Januar 1865 ab bis zum dereinstigen Heimfall derselben an den Staat die Verwaltung und den Betrieb finanziell der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft gegen eine feste Rente von $4^1/_2$ % an die St.-Actien. Hierbei blieb aber

einerseits die $3^1/_2$ procentige Zinsgarantie und andererseits der Anspruch des Staats auf die vertragsmässige Superdividende bestehen, so dass die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft nur für 1 % Dividende haftbar war, gegebenen Falls aber die Superdividende an den Staat zahlen musste. Bei dem käuflichen Uebergang des Oberschlesischen Eisenbahnunternehmens in den Besitz des Staates per 1. Januar 1883 trat dieser in den Vertrag betreffs der Stargard-Posener Eisenbahn ein. — Durch den Bau der Linien Frankfurt a. O. - Posen (Märkisch-Posener Eisenbahn), Posen-Inowrazlaw-Bromberg und Posen-Schneidemühl in den Jahren 1870, 1872 und 1879 wurde dieselbe schliesslich auf ihren Lokalverkehr und den Verkehr zwischen Posen und dem westlichen Pommern beschränkt, was finanziell allerdings nur die Garanten betraf. — Alles in Allem hat sich die Dividende der St.-Actien wie folgt gestellt:

pro 1849 bis 1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864
je 3,50	5,50	3,50	3,50	3,50	4	6	4,83	3,50 %

und von 1865 ab vertragsmässig $4^1/_2$ %. Hierbei hat die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft zur Erfüllung des letzten Procents der $4^1/_2$ procentigen Zinsgarantie bis einschliesslich 1882 den Betrag von 594 121 Mk. und der Staat bis Ende 1883 im Ganzen 3 972 161 Mk. zuschiessen müssen, Letzterer dagegen an Superdividende 643 167 Mk. erhalten. Seit 1884 wird für die Stargard-Posener Bahn keine getrennte Betriebsrechnung mehr geführt. — Im Jahre 1895 dürfte die Amortisation der St.-Actien beendet sein und damit die Bahn in das volle Eigenthum des Staates übergehen, doch bleibt dieselbe auch über diesen Zeitpunkt hinaus noch mit dem Rest der Anleihen belastet.

Am Schluss des Jahres 1889 waren noch 3 176 400 Mk. St.-Actien und von den Anleihen I. Emission de 1852: 918 600 Mk., II. Emission de 1855: 1 108 500 Mk. und III. Emission de 1858: 2 436 900 Mk. in Umlauf.

Geschäftliches. Hier ist nur noch von öffentlichem Interesse, dass die festen Zinsen der St.-Actien von $4^1/_2$ % pro anno am 1. 7. und 2. 1., die Zinsen der Pr.-Obligationen mit 4 % am 1. 4. und 1. 10., die ausgeloosten Actien am 2. 1. und die ausgeloosten Pr.-Obligationen am 1. 10. gezahlt werden. Die Actien sowie die Pr.-Obligationen von 1855 und 1858 sind in Stücken zu 300 Mk., die Obligationen von 1852 aber in solchen zu 300 und 150 Mk. ausgefertigt. Die Actien sind nur an der Berliner Börse, in Stettin aber diese und die Pr.-Obligationen eingeführt. Cours ult. 1890: St.-Actien 102,90 %, Pr.-Obligationen 100 %.

Geographisch ist die Bahn bereits bei dem Directionsbezirk Breslau Seite 810/11 unter VI. behandelt.

Starnberg-Penzberg und Unterpeissenberg.

Geschichte. Im Jahre 1860 bildete die Einbeziehung der im südlichen Oberbayern gelegenen Kohlenwerke in das Schienennetz den Gegenstand von Verhandlungen in den bayerischen Kammern. Die in Rede stehenden Bahnen wurden zur Ausführung an Privatunternehmer mit der Bedingung staatsseitigen Betriebes überlassen. So entstanden die bereits auf Seite 1138 behandelte Holzkirchen-Miesbacher und die hier zu behandelnde Eisenbahn, welch Letztere in Anlehnung an die damals noch als Pachtbahn bestehende Linie Pasing-Starnberg auf die Trace Starnberg-Tutzing und von da in Gabelform einerseits südöstlich nach Penzberg und andererseits südwestlich über Weilheim nach Unterpeissenberg festgestellt wurde. Zur Ausführung derselben erhielt die Stadt Weilheim unterm 23. Mai 1863 die Concession und seitens der königlichen Bank in Nürnberg ein $4\frac{1}{2}$ procentiges hypothekarisches Darlehen im Betrage von 3 850 000 fl. = 6 600 000 Mk., und diese gab ihrerseits wieder $4\frac{1}{2}$ procentige Partialobligationen in gleichem Betrage aus. Die Eröffnung der 54,66 km langen Bahn erfolgte mit der Linie Starnberg-Tutzing-Penzberg am 1. Juli 1865 und mit der Linie Tutzing-Weilheim-Unterpeissenberg am 1. Februar 1866. Den Betrieb übernahm von Anfang an die Staatsbahnverwaltung pachtweise gegen Zahlung von jährlich 192 500 fl. = 330 000 Mk.; dieser Betrag repräsentirt $4\frac{1}{2}\%$ Zinsen und $\frac{1}{2}\%$ Amortisationsquote und ist derartig bemessen, dass die Amortisation im Jahre 1917 beendet ist, worauf die Bahn ohne weitere Entschädigung in das Eigenthum des Staats übergeht. Uebrigens hat sich derselbe auch das Recht vorbehalten, dieselbe schon vorher gegen Zahlung des noch ungetilgten Capitalbetrages jederzeit völlig zu Eigenthum zu erwerben, hiervon bislang aber nicht Gebrauch gemacht. Noch bleibt zu erwähnen, dass schon bei der ersten Bauausführung der Voranschlag um 75 000 fl. = 128 571 Mk. überschritten worden war, indes ist dieser Betrag unmittelbar von der Staatsbahnverwaltung gedeckt worden, so dass die Höhe des vereinbarten Pachtgeldes und die Dauer der Tilgung hierdurch nicht weiter berührt wurde. — Im Jahre 1875 ist die Unterpeissenberger Linie seitens des Staats bis zum fiscalischen Kohlenwerk bei Sulz verlängert und hierbei die bisherige Endstation Unterpeissenberg aufgehoben, der neuen Endstation aber der Name Peissenberg beigelegt worden.

Geschäftliches. Die Bahn ist Eigenthum der Stadt Weilheim; besondere Fonds werden für dieselbe nicht geführt. Die seitens der königlichen Bank in Nürnberg auf Grund ihrer Hypothekenforderung ausgegebenen Partialobligationen

lauten auf 500 fl.; Zf. 4 $^1/_2$%; Zt. 15. 6. und 15. 12.; Tilgung mit $^1/_2$% plus Zinszuwachs; Ausl. am 15. 9. und 15. 12. mit Zinsen bis 15. 12.; Verj. der Zinsen 5 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke nach 30 Jahren. In Umlauf ult. 1890: 2 965 000 fl. — Börse: Die Obligationen sind unter der Bezeichnung „Eisenbahnobligationen der königlichen Bank" an der Münchener Börse eingeführt. Cours ult. 1890: 104,50%.

Geographisch ist die Bahn bereits bei den bayerischen Staatsbahnen auf Seite 610 als Theil der Linie Pasing-Peissenberg unter VIb. behandelt.

Stendal-Tangermünder Eisenbahn.

Geschichte. Die Bedeutung der Stadt Tangermünde in gewerblicher Beziehung und als einzige grössere Elbumschlagstelle zwischen Wittenberge und Magdeburg machte ihre Einbeziehung in das Schienennetz wünschenswerth, und da ein derartiges Project in das Bauprogramm der Staatsbahnverwaltung bislang nicht aufgenommen worden war, so bildete sich mit Concession vom 30. März 1885 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen zur Erbauung einer normalspurigen Secundärbahn von Tangermünde nordwestlich nach Stendal, Knotenpunkt der preussischen Staatsbahnlinien nach Berlin, nach Hannover, nach Magdeburg, nach Wittenberge-Hamburg und nach Uelzen-Bremen, mit Zweigen von Tangermünde nach der Elbe und nach der Zuckerfabrik bei dem Dorfe Carlbau. Das Anlagecapital wurde auf 785 000 Mk. in St.-Actien festgesetzt, wovon die Stadtgemeinde Tangermünde 400 000 Mk. übernahm, doch musste in Folge erheblicher Ueberschreitung des Voranschlages im Laufe des Geschäftsjahrs 1887/88 ein 4 procentiges, mit $2^1/_3$% plus Zinszuwachs zu amortisirendes Anlehen bei der Ständischen Communal-Hülfskasse der Altmark zu Stendal aufgenommen werden, so dass sich das Gesammtanlagecapital auf 835 000 Mk. und bei einer Baulänge von 13,15 km für 1 km auf 63 498 Mk. stellt. Der Bau wurde im Juni 1885 in Angriff genommen und die Bahn nebst Zweiggleisen am 1. bezw. 7. April 1886 eröffnet. Der Betrieb wird seitens der Gesellschaft selbst besorgt. Der Verkehr hat sich von Anfang an sehr günstig gestaltet, und da der Güterverkehr schon vor Erbauung der Bahn vorhanden war, so hat von Anfang an dieser bei Weitem die Haupteinnahme gebildet, bei beiden Verkehrszweigen aber ist von Jahr zu Jahr eine erhebliche Steigerung eingetreten. Der Personenverkehr ist von 56 901 Personen mit 21 937 Mk. in 1886/87 auf 69 060 Personen bezw. 25 543 Mk. in 1888/89 und der Güterverkehr, dessen Haupttransportartikel vor Allem Zucker, demnächst Braunkohlen, Steine und Holz bilden, von 52 541 Tonnen mit

73 513 Mk. Transporteinnahme auf 76 161 Tonnen bezw. 103 858 Mk., die Gesammtbruttoeinnahme aber von 104 411 Mk. auf 138 542 Mk. angewachsen. Die Betriebsausgaben haben sich im Verhältniss zur Bruttoeinnahme zwischen 59,56 % in 1887/88 und 53,90 % in 1888/89 bewegt. Der hiernach verbliebene Reinüberschuss gestattete in den beiden ersten Betriebsjahren 1886/88 die Auszahlung einer Dividende von 4 %, für 1888/89 aber trotz Rücklage einer Extrareserve von 12 000 Mk. eine solche von 4½ %, und es ist die sichere Aussicht auch auf fernere Verkehrszunahme, sowie auf Einschränkung der Betriebsausgaben und damit auf weitere Erhöhung der Rentabilität vorhanden.

Das Vermögen der statutenmässigen Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888/89, wie folgt: Erneuerungsfonds 23 116 Mk; Reservefonds I 2445 Mk., Reservefonds II (Bilanz-) 8030 Mk. An Betriebsmitteln hatte die Gesellschaft 2 Locomotiven, 2 Personen- und 24 Lastwagen; die Güterwagen sind aber laut Vertrag mit der Staatsbahnverwaltung in deren Wagenpark gegen eine jährliche Pauschalentschädigung von 5321 Mk. eingestellt, während die Gesellschaft solche je nach Bedarf gegen Stundenmiethe von 10 Pfg. pro Wagen von jener gestellt erhält. Dieses Stundengeld belief sich pro 1888/89 auf 14 572 Mk. Das Beamten- und Arbeiterpersonal zählte 30 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Tangermünde; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital ult. 1890: 785 000 Mk. Actien à 1000 Mk.; jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung zwischen 1. 7. und 30. 9.; Dividendenzahlung spätestens vom 1. November ab; Verj. 4 Jahre nach Ft. — Pr.-Obligationen nicht vorhanden. Stand des Darlehens ult. 1890: 46 977 Mk. Zf. 4 %; Tilgung mit 2⅓ %. — Zahlstelle: Nur die eigene Kasse in Tangermünde. — Obligatorische Publicationsorgane: Der Deutsche Reichsanzeiger und der Tangermünder Anzeiger. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ, Reservefonds I mit $1/10$ % des Anlagecapitals, aufzusammeln auf 15 000 Mk.; Bilanzreservefonds mit $1/20$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Gesammtcapitals. — Besteuerung, Ankauf etc.: Nach allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen; ferner ist die Gesellschaft verpflichtet, auf Anfordern des Ressortministers bei einer kilometrischen Bruttoeinnahme von 16 000 Mk. im Durchschnitt dreier aufeinander folgender Jahre das zweite Gleis zu legen und ausserdem die Bahn zur Vollbahn umzubauen bezw. zu diesem Zweck das Eigenthum der Bahn gegen die Sätze des Eisenbahngesetzes von 1838, mindestens aber gegen Zahlung des verwendeten Anlagecapitals an den Staat oder an einen von diesem zu bezeichnenden Dritten abzutreten. — Börse: Nicht eingeführt. — Dividende pro 1889/90: 5 %.

Geographie. Die Bahn liegt im norddeutschen Tieflande und gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Sachsen an. Sie beginnt bei der hart auf dem linken Elbufer gelegenen Stadt Tangermünde und führt ohne Terrain-

hindernisse bei nordwestlicher Richtung in einer Länge von $10{,}_{15}$ km nach Stendal, wo sie in den preussischen Staatsbahnhof einmündet. Ausserdem führen vom Bahnhof Tangermünde Zweiggleise in einer Länge von $1{,}_{60}$ bezw. $1{,}_{40}$ km nach dem Elbladeplatz und der zwischen der Stadt und dem Dorfe Carlbau gelegenen Zuckerfabrik. Hiernach beträgt die Gesammtlänge der Bahnanlage $13{,}_{15}$ km. Alle drei Strecken sind als normalspurige Secundärbahnen gebaut; die Maximalsteigung beträgt 1 : 125 und die Fahrgeschwindigkeit 2 Minuten pro 1 km.

Strassburger Strassenbahnen.

Geschichte. Den Stamm des hier in Rede stehenden Unternehmens bildet ein Netz von Pferdebahnen in und bei Strassburg i. E., indes ist dasselbe 1885 auf mehrere schmalspurige Locomotivbahnen ausgedehnt worden. Unterm 6. November 1876 hatte die Stadtgemeinde Strassburg die kaiserliche Concession zum Bau und Betrieb der erstgedachten Linien für die Zeit bis zum 1. Januar 1910 erhalten, im Vertrage vom 8. Mai 1877 aber Erbauung und Ausbeutung der ihr concessionirten Linien an die unterm 5. April desselben Jahres neu gebildete Strassburger Pferdeeisenbahngesellschaft für die ganze Concessionsdauer überlassen. Diese constituirte sich mit einem Actiencapital von zunächst 640 000 Mk., behielt sich jedoch vor, dasselbe event. um 160 000 Mk. zu erhöhen und ferner bis zum Betrage von 640 000 Mk. Partialobligationen auszugeben. Mit Rücksicht auf die zeitliche Beschränkung der Concession sollten auf das in den Bahnen angelegte Capital — nicht auf die Actien — alljährlich Abschreibungen vorgenommen und zu diesem Zweck ein baar zu dotirendes Amortisationsconto gebildet werden. Mit dem unmittelbar begebenen Actiencapital und dem Erlös einer 5 procentigen Anleihe von 444 800 Mk. baute die Gesellschaft vier vom Kleberplatz in Strassburg ausgehende Pferdebahnlinien östlich bis an die Kehler Rheinbrücke, nordöstlich nach Ruprechtsau, nördlich nach Hönheim und westlich nach Königshofen. Obgleich sich der Verkehr sehr günstig gestaltete, war das Unternehmen durch die kurz bemessene Concessionsdauer finanziell beeinträchtigt, denn mit Rücksicht auf diese musste der bei Weitem grösste Theil der Reineinnahmen dem Amortisationsconto überwiesen werden, so dass, obgleich jene in den Jahren 1878 bis 1884 von 4 auf 17 % des Actiencapitals stiegen, nur 1 bis 3 % Dividenden gezahlt werden konnten. In Folge dessen war aber auch eine weitere Auflage von Actien aussichtslos, und die Aufnahme neuer Anleihen hätte bei der der kurzen Concessionsdauer anzupassenden hohen Amortisationsquote die Gesellschaft finanziell

ruiniren müssen. Mit den noch disponiblen Mitteln konnte die Verlängerung der Königshofener Linie bis Wolfisheim fast vollendet und innerhalb der Stadt die Linie vom Kleberplatz nach dem neuen Centralbahnhofe der Reichsbahnen zum Bau vorbereitet werden, dagegen waren für die aus der Concession noch rückständigen Linien nach Neuhof, nach Grafenstaden und nach Hausbergen keine Mittel mehr vorhanden. Alles kam für die Gesellschaft darauf an, sich eine Verlängerung der Concessionsdauer zu erwirken. Sie beantragte eine solche um mindestens 30 Jahre, erklärte sich dabei aber auch bereit, dem lebhaften Wunsch der Interessenten entsprechend unter Voraussetzung landesseitiger Subventionirung die noch zu erbauenden Linien Strassburg-Grafenstaden bis Markolsheim und Strassburg-Hausbergen bis Truchtersheim auszudehnen. Die beantragte Verlängerung der Concessionsdauer wurde ihr gewährt und die beregten beiden neuen Linien nebst Zweigbahnen aus der Markolsheimer nach Rheinau und nach dem Bahnhofe Erstein der Reichseisenbahnen concessionirt, hierbei jedoch bestimmt, dass diese beiden Linien bereits von Strassburg aus als Locomotiv-Eisenbahnen mit 1 m Spurweite zu bauen und nicht bloss für Personen-, sondern auch für den vollen Güterverkehr einzurichten seien. Die Concession für diese beiden schmalspurigen Locomotivbahnen, mit welchen dieses Unternehmen erst in den Rahmen unserer Arbeit tritt, datirt vom 15. Januar 1885 und erstreckt sich abweichend von derjenigen für die Pferdebahnlinien auf die Dauer von 99 Jahren bis zum 15. Januar 1984.

Bei dem Eintritt in diese neue Periode nahm die Gesellschaft die Firma „Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft“ an und erhielt inhaltlich ihrer neuen Statuten die Berechtigung, zur weiteren Ausgabe von Obligationen. Hiervon wurden 1885 zunächst 147 600 Mk. 3 procentige, 1886 und 1888 zusammen aber noch 900 000 Mk. 4 procentige Obligationen begeben, mit diesen jedoch auch die alten 5 procentigen convertirt bezw. zurück gezahlt. Demnach betrug das bis zum Schlusse des Geschäftsjahres 1888/89 von der Gesellschaft begebene Anlagecapital 1 687 600 Mk., und an Subventionen waren derselben für das Pferdebahnnetz seitens interessirter Gemeinden 32 600 Mk. gezahlt, für die Locomotivbahnen nach Markolsheim und nach Truchtersheim aber aus der Landeskasse zusammen 1 024 763 Mk. à fonds perdu gewährt worden. Mit diesen Mitteln ausgerüstet stellte die Gesellschaft die Pferdebahnlinien nach Wolfisheim und nach Neuhof sowie diejenige innerhalb der Stadt vom Kleberplatz nach dem Centralbahnhofe im Jahre 1885 fertig, so dass die Pferdebahn-

linien eine Gesammtausdehnung von 27,17 km erhielten, und führte die beiden Locomotivbahnen im Bau derartig aus, dass die 54,36 km lange Linie Strassburg-Markolsheim und deren 2,56 km lange Zweigbahn nach Rheinau streckenweise bis zum 8. November 1886, die 14,43 km lange Truchtersheimer Linie aber am 1. Oktober 1887 dem Verkehr übergeben wurden. Mit diesen 71,35 km ist das Unternehmen im ersten Theil dieses Werkes in Ansatz gebracht, die 5,6 km lange Zweigbahn nach dem Bahnhofe Erstein der Reichseisenbahnen gelangte erst im April 1889 zur Eröffnung. Da die Markolsheimer Linie bis ult. Dezember 1886 auf Baufonds betrieben wurde, so begann die Betriebsrechnung am 1. Januar 1887, und unter Verlegung des Geschäftsjahres vom Kalender- auf das Etatsjahr umfasste die erste Betriebsperiode 1887/88 den Zeitraum von 15 Monaten. — Hierbei ist zu bemerken, dass die Rheinauer Zweigbahn mit Pferden betrieben wird.

Die beiden Locomotivbahnen werden unabhängig von dem Pferdebahnnetz betrieben und stehen unter einem besonderen Betriebsvorstand. Auch die Betriebsrechnung erfolgt für diese getrennt, und erst die Schlussrechnung wird auf das ganze Unternehmen zusammengefasst. Per 31. März 1889 stehen diese beiden Linien einschliesslich der Landessubventionen mit 2 126 000 Mk. zu Buch, und es beträgt sonach die kilometrische Belastung 29 796 Mk. — Ein Vergleich zwischen den Betriebsperioden 1887/88 und 1888/89 lässt sich nicht ohne Weiteres ziehen, da die Erstere 15 Monate umfasste und die Truchtersheimer Linie innerhalb derselben nur 6 Monate im Betrieb war; wir geben deshalb nur die Betriebsergebnisse des Jahres 1888/89, wie folgt: Auf beiden Linien zusammen wurden 512 565 Personen und 7710 Tonnen Frachten befördert, hierfür 163 863 Mk. bezw. 24 827 Mk., im Ganzen aber 193 812 Mk. vereinnahmt, während die Betriebsausgaben 158 307 Mk. = 81,68 % jener betrugen. Es verblieb somit ein Betriebsüberschuss von 35 505 Mk. = 3,22 % des auf die Locomotivbahnen entfallenden gesellschaftsseitigen Anlagecapitals von 1 101 237 Mk.

Die Rentabilität des Gesammtunternehmens einschliesslich der Pferdebahnlinien hat sich von 1878 an wie folgt gestaltet: Vor der Dotirung des Amortisationscontos ergab der Ueberschuss in Procenten des Actiencapitals von 1878 an 4 — 7 — 10 — 14 — 12 — 14 — 17 — 16 — 16 — 12 — 9 %, an Dividende dagegen konnten wegen der hohen Rücklagen in das Amortisationsconto nur

pro	1878	79	80	81	82	83	84	85	86	87/88	88/89
	1,75	2,50	2,50	2	1	1,75	3	3	3	2,40	3 %

gezahlt werden. — Betreffs der Locomotivbahnen ist darauf hin-

zuweisen, dass diese sich vorerst in der Entwickelung befinden, beide Verkehrszweige dürften sich noch heben, der Personenverkehr voraussichtlich aber bei Weitem die Haupteinnahmequelle bleiben, da die den Ausschlag gebende Markolsheimer Linie zwischen und in geringer Entfernung parallel der Reichseisenbahn und dem Rhein liegt. Was das Gesammtunternehmen anbelangt, so ist dasselbe nunmehr durchaus sicher fundirt und geht einer gedeihlichen Zukunft entgegen, da dank der verlängerten Concession nicht mehr so hohe Beträge dem Amortisationsconto zuzuführen sind und auch die Rückzahlung der Anleihen erst in längeren Zielen nöthig ist.

Da die beiden Locomotivbahnen nicht miteinander in Schienenverbindung stehen, so hat jede derselben ihren besonderen Wagenpark, zusammen aber 13 Locomotiven, 28 Personen- und 60 Lastwagen. Das Beamten- und Arbeiterpersonal zählt 126 Köpfe, und die für jede dieser beiden Linien einzeln zu führenden combinirten Reserve- und Erneuerungsfonds hatten ult. 1888/89 ein Vermögen von zusammen 14 283 Mk.

Unterm 30. April 1890 hat die Gesellschaft seitens des Grossherzogthums Baden die Concession zum Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn mit 1 m Spurweite von Kehl nordöstlich über Lichtenau nach Bühl (Station der Linie Mannheim-Basel) erhalten und hierzu das Actiencapital um 630 000 Mk. erhöht sowie 500 000 Mk. in 4 procentigen Pr.-Obligationen aufgenommen. Die Linie ist auf 38,95 km Länge veranschlagt, am 14. Februar 1891 im Bau begonnen worden und soll im Oktober 1891 eröffnet werden.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Strassburg im Elsass; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Capitalsverhältnisse des Gesammtunternehmens: Actiencapital ult. 1890: 1 000 000 Mk. à 400 und 1000 Mk.; je 400 Mk. Nominalwerth 1 Stimme, Maximalstimmrecht einschliesslich Vertretung 100 Stimmen; ordentliche Generalversammlung jährlich zwischen 1. 4. und 30. 9., in Wirklichkeit im September; Dividende bis zu 6%, von etwaigem weiteren Ueberschuss event. noch 6/10 Theile. Dividendenzahlung spätestens vom 1. November ab; Verj. 5 Jahre nach Ft. — Obligationen ult. 1890: 3procentige von 1885: 144 000 Mk.; 4procentige von 1886: 596 000 Mk.; 4procentige von 1888: 298 000 Mk.; neue 500 000 Mk. Für sämmtliche Emissionen gleichmässig: Nennwerth der einzelnen Stücke 400 Mk.; Zt. 1. 5. und 1. 11.; Ausloosung am Tage der ordentlichen Generalversammlung. Auszahlung vom 1. 11. ab mit Zinsen bis 31. 10., Verj. der Zinsen 5 Jahre nach Ft., ausgelooste Stücke der Verj. nicht unterworfen. Tilgung nach besonderem Plan bei den drei älteren Anleihen bereits jetzt, bei der neuen von 1895 an, bei der Letzteren Totalkündigung gleichfalls von 1895 an zulässig, bei den anderen überhaupt nicht. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse in Strassburg und die dortigen Bankhäuser von Ch. Stähling, L. Valentin & Co. sowie

L. Blum Ansehr. — Obligatorische Publicationsorgane: Der Deutsche Reichsanzeiger, die Zeitung „Elsasser Journal und Niederrheinischer Kurier" sowie die Strassburger Post. — Dotirung der Fonds: Für jede der Locomotivbahnen je ein combinirter Erneuerungs- und Reservefonds in den ersten 5 Betriebsjahren mit je 100 Mk., in den zweiten 5 Jahren mit je 200 Mk. und später mit je 300 Mk. pro 1 km zu dotiren und bis auf 6000 Mk. pro 1 km aufzusammeln. Für das Gesammtunternehmen: Der Vorsichtsfonds mit 1/20 des Reingewinns, Maximalhöhe nicht begrenzt; Bilanzreservefonds mit 1/20 des Reingewinns, aufzusammeln auf 10% des Grundcapitals, und ferner nach Betheilung der Actien mit 6% Dividende der Specialreservefonds mit 1/10 des noch verbliebenen Restüberschusses ohne Begrenzung der Maximalhöhe. — Besteuerung und Ankauf: Erstere besteht für das Gesammtunternehmen in Grundsteuer, Thür- und Fenstersteuer, Patentsteuer und Steuer für Güter der todten Hand; ausserdem ist für jeden Personenwagen der Pferdebahnlinien eine jährliche Gemeindeabgabe von 80 Mk. an die Stadt Strassburg zu zahlen. Die Pferdebahnlinien unterliegen bei Ablauf ihrer Concession in 1940 dem Ankaufsrecht der Stadt Strassburg gegen Zahlung des derzeitigen Werthes; betreffs der beiden Locomotivbahnen ist Heimfall bei Ablauf ihrer Concession in 1984 und das vorzeitige Ankaufsrecht der Landesregierung wie bei der Kaysersberger Thalbahn s. S. 1153, jedoch erst vom 26. Betriebsjahre ab. — Börse: Nicht eingeführt, doch bringt das Elsasser Journal wöchentlich einmal eine Coursnotiz der Obligationen. — Dividende pro 1889/90: 4,25 %.

Geographie. I. Die Markolsheimer Linie ist 54,36 km lang, liegt in der oberrheinischen Tiefebene und gehört der politischen Eintheilung nach dem Bezirk Unterelsass an. Sie beginnt innerhalb Strassburgs am Nicolausstaden, steht aber mit dem Bahnhofe Metzgerthor der Reichseisenbahnen in Schienenverbindung, schneidet diese kurz hinter der Stadt und nimmt nun vorherrschend südwestliche Richtung an, überschreitet den Rhein-Rhonecanal vor Illkirch und zum zweiten Mal hinter Eschau, entsendet bei Kraft eine 5,6 km lange Zweigbahn westlich nach der Station Erstein der Reichseisenbahnen und dann hinter der Stadt Erstein von Boofzheim aus eine 2,56 km lange Zweigbahn östlich nach Rheinau und findet dann bei der Stadt Markolsheim vorläufig noch ihren Endpunkt, doch ist von hier aus seitens der Verwaltung der Reichseisenbahnen die Fortsetzung gleichfalls schmalspurig bis Horburg bezw. Colmar im Bau. Die Bahn benutzt auf 50,36 km öffentliche Strassen und hat auf 4 km eigenes Planum. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 40.

a. Kraft-Erstein ist 5,6 km lang, hat nordwestliche Richtung, überbrückt die Ill und mündet auf Bahnhöf Erstein in die Linie Strassburg-Basel der Reichseisenbahnen. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 40. — b. Boofzheim-Rheinau ist 2,56 km lang, hat südöstliche Richtung, benutzt durchweg öffentliche Strassen und findet bei der auf dem linken Rheinufer gelegenen Stadt Rheinau ihren Endpunkt. Die Maximalsteigung beträgt 1 : 50. Sie wird mit Pferden betrieben.

II. Strassburg-Truchtersheim ist 14,43 km lang, liegt auf dem wellenförmigen Uebergang von der rheinischen Tiefebene zu den Vogesen und gehört der politischen Eintheilung nach ebenfalls dem Bezirk Unterelsass an. Sie beginnt innerhalb der Stadt Strassburg an der Markthalle und führt in nordwestlicher Richtung unter Ueberbrückung mehrerer Bäche bis zum Dorfe Truchtersheim. Auf 1,97 km hat sie eigenes Planum und benutzt im Uebrigen öffentliche Strassen. Maximalsteigung 1 : 30.

Sämmtliche Linien haben eine Spurweite von 1 m und werden mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2,4 Minuten pro 1 km betrieben.

Unterelbesche Eisenbahn.

(Nach Abschluss des zweiten Theils dieses Werkes käuflich in den Besitz des preussischen Staats übergegangen.)

Geschichte. Der bei Cuxhaven auf der Südseite des Austritts der Elbe in das offene Meer angelegte Hafen ist eigentlich nur für kleinere Fahrzeuge und die Fischerflotte bestimmt und dient den transatlantischen Seeschiffen nur als Nothhafen. Da derselbe aber das ganze Jahr hindurch zugänglich ist und eisfrei bleibt, so eignet er sich sehr wohl zum Ausbau für Schiffe, die dem überseeischen Verkehr dienen. — Hierzu sowie zur Herstellung einer Eisenbahn von Cuxhaven auf dem linken Elbufer nach Stade mit Anschluss an die gleichzeitig als preussische Staatsbahn zur Ausführung beschlossene Linie Stade-Harburg (gegenüber Hamburg) bildete sich mit Concession vom 22. Mai 1872 die

„Cuxhavener Eisenbahn-Dampfschiff- und Hafenbau-Actiengesellschaft“,

und 1873 wurde derselben schliesslich auch die Strecke Stade-Harburg concessionirt. Von dem auf 60 000 000 Mk. festgesetzten Anlagecapital gelangten zunächst 24 000 000 Mk. zur Auflage, in Folge der bald eintretenden allgemeinen Geschäftskrisis stockten aber die späteren Ratenzahlungen, und da die Gesellschaft die erforderlichen Gelder auch anderweitig nicht aufbringen konnte, so musste sie die bereits auf der ganzen Linie begonnenen Bauarbeiten einstellen. Bald nahte das Ende der in der Concession festgesetzten Bauzeit, und so drohte die Concessionsentziehung, die Gesellschaft konnte aber noch rechtzeitig nachweisen, dass leistungsfähige belgische Capitalisten das Unternehmen weiter führen wollten. Schliesslich wurde durch Vermittelung der Société Belge de chemins de fer in Brüssel eine neue Actiengesellschaft gebildet, welche sich als

„Unterelbesche Eisenbahngesellschaft“

constituirte und unterm 26. Februar 1879 die Allerhöchste Bestätigung erhielt. Das Anlagecapital derselben wurde auf je 10 000 000 Mk. in Actien Lit. A und B sowie auf 3 500 000 Mk. in Actien Lit. C, im Ganzen also auf 23 500 000 Mk. festgesetzt. Die Actien Lit. C erhielt die Cuxhavener Gesellschaft als Abfindung für Ueberlassung der Bahnconcession und der vorhandenen Bauanfänge. Dieselbe beschränkte nun ihre Thätigkeit auf den Ausbau des Hafens und schied damit aus dem Kreise der Eisenbahnunternehmer, löste sich aber 1882 wegen eines gleich ungünstigen Erfolges ihres Hafenbauunternehmens gänzlich auf.

Die neue Gesellschaft ging mit voller Kraft an die Fertigstellung der Bahn, so dass Harburg-Stade am 1. April und die ganze Linie in einer Gesammtausdehnung von 103,33 km am 11. November 1881 eröffnet werden konnte. Die kilometrische Belastung stellt sich hiernach auf 227 448 Mk. Im Jahre 1882 baute die Gesellschaft für Rechnung des hamburgischen Staats von ihrem Cuxhavener Bahnhofe nach den dortigen Hafenanlagen eine 1,11 km lange Hafenbahn und nahm dieselbe für öffentlichen Verkehr in pachtweisen Betrieb (cfr. Seite 650), erhielt 1885 aber auch noch die Concession zur Betreibung von Dampferlinien von Cuxhaven nach Helgoland und anderen Nordseebädern mittelst eigener oder gemietheter Dampfschiffe. Sie hat solche für die Dauer des ganzen Jahres nach Helgoland und für die Badesaison auch nach

Norderney eingerichtet und für erstere Route die Beförderung der deutschen Post gegen eine jährliche Entschädigung von 14 000 Mk. übernommen.

Was nun die Entwickelung des Bahnverkehrs anbelangt, so wird dieser durch die Elbschifffahrt selbstredend sehr stark concurrenzirt, und ganz besonders der Güterverkehr musste der Bahn erst gewonnen werden. Deshalb wurden für die Massengüter ausserordentlich billige, den Schiffsfrachten annähernd gleichstehende Ausnahmetarife eingeführt. Der Stückgutverkehr, welcher hauptsächlich von und nach Hamburg gravitirt, litt Anfangs schwer unter den Nachtheilen der Zollabfertigung in Hamburg, und auch hierin war die Schifffahrt bei Weitem im Vortheil, theils durch die weit geringeren Zollabfertigungsspesen, theils durch leichtere und bequemere Zollabfertigung selbst. Nachdem aber inzwischen seitens Hamburgs der Zollanschluss erfolgt ist, wird der Bahnverkehr, welcher nun keinerlei Zollabfertigung mehr unterliegt, der Schifffahrt gegenüber wesentlich in Vortheil treten, da sich bei dieser die Nachtheile der Zollabfertigung noch geltend machen. Bei hoher Entwickelung des Verkehrsgebiets der Bahn in landwirthschaftlicher Beziehung und besonders auch betreffs der Viehzucht und bei der durch den erleichterten Verkehr verursachten Anlage zahlreicher industrieller Etablissements ist der Verkehr auch mit Massenartikeln, wie Getreide, Vieh und Kohlen, bereits vorhanden bezw. geschaffen, er muss nur in noch erhöhtem Masse auf die Bahn gelenkt werden, was durch den allmählichen Abgang der zahlreichen kleinen Fahrzeuge der Unterelbe immer mehr und mehr geschieht. Da auch das Verhältniss der Betriebsausgaben bei Grenzen von 52,3 und 58,4 % der Bruttoeinnahme und mit einem Durchschnitt von 53 % ein günstiges ist, so hat sich die Rentabilität der Bahn und des Gesammtunternehmens, bei welchem der Schiffsverkehr (nach Helgoland und Norderney) nicht besonders ausgeschieden ist, von Jahr zu Jahr wesentlich gehoben. Dies ist am besten aus den zur Vertheilung gekommenen Dividenden ersichtlich. Dieselben stellten sich, bei einer ursprünglichen Vorzugsberechtigung der Actien Lit. A auf 5 % und von 1885/86 ab auf 4 % Dividende und unter Verzicht der Actionäre von Lit. A auf die ihnen zustehende Nachzahlung bis einschliesslich 1884/85, sowie bei Convertirung von 5 000 000 Mk. Lit. A in Lit. B per 1. April 1887, für die einzelnen Jahre wie folgt:

pro	1882/83	1883/84	1884/85	1885/86	1886/87	1887/88	1888/89
Actien Lit. A	1,88	2,15	3	4	4	4	4 %
Actien Lit. B	0	0	0	0,50	0,66	0,75	1,17 %

während die Actien Lit. C, welche erst nach Betheilung der Actien Lit. B mit 5 % Anspruch auf Dividende hatten, stets leer ausgegangen sind.

Anfangs 1890 trat der preussische Staat mit der Gesellschaft betreffs käuflicher Uebernahme ihres Unternehmens in Unterhandlungen, welche dahin zum Abschluss führten, dass dasselbe laut Gesetz vom 9. Mai 1890 mit Rechnung vom 1. April am 1. Juli desselben Jahres käuflich in Verwaltung und Betrieb des Staates überging und der Eisenbahndirection Hannover unterstellt wurde. Wegen des Kaufpreises und des Umtausches der Actien verweisen wir auf die Seite 761 gemachten Angaben, und geographisch ist die Bahn bereits bei dem genannten Directionsbezirk unter Ia. auf Seite 853/54 behandelt.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn.

Geschichte. Die in und bei dem Flecken Warstein in Westfalen vorhandenen grossartigen industriellen Etablissements, Bergwerke, Eisensteinlager und Steinbrüche machten die Einbeziehung von Warstein in das Schienennetz wünschenswerth. In Folge dessen constituirte sich mit Concession vom 24. März 1882 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen behufs Herstellung einer normalspurigen Secundärbahn von Warstein nördlich nach Lippstadt (Station der preussischen Staatsbahnstrecke Paderborn-Soest) mit einem Anlagecapital von 1 500 000 Mk. je zur Hälfte in Stamm- und Pr.-St.-Actien. Dasselbe wurde vollständig seitens des zuständigen Provinzialverbandes, der Eisenbahnunternehmer Sönderop & Co. in Berlin, der anliegenden Gemeinden und Privatinteressenten übernommen. Bauausführung und Beschaffung der Betriebsmittel erfolgte durch die genannten Eisenbahnunternehmer für den Pauschalbetrag von 1 370 000 Mk. in Generalentreprise und die Eröffnung der 30,88 km langen Bahn am 1. November 1883. Ursprünglich war auch der Betrieb derartig an Sönderop & Co. überlassen, dass diese die volle Bruttoeinnahme des Unternehmens erhielten, ihrerseits aber die Kosten für Verwaltung, Unterhaltung und Betrieb, die Dotirung der statutenmässigen Fonds sowie die Aufwendungen aus etwaigen Unfall- und Haftpflichtsachen zu tragen und an die Gesellschaft für ihre eigene innere Verwaltung jährlich 5000 Mk. sowie weiterhin während der ersten fünf Jahre je 45 000 Mk., später aber jährlich 52 500 Mk. zu zahlen haben sollten. Ausserdem sollte bei einer Jahresbruttoeinnahme über 195 000 Mk. der Mehrbetrag je zur Hälfte zwischen Gesellschaft und Unternehmer getheilt werden. Durch das erste Jahresfixum war den Pr.-St.-Actien die statutenmässige Dividende von 4 % und den St.-Actien eine Dividende von 2 %, durch das spätere Jahresfixum den Letzteren aber 3 % Dividende gesichert. Unter gegenseitiger freiwilliger Lösung des Pachtvertrages nahm jedoch vom 1. April 1886 ab die Gesellschaft den Betrieb in eigene Hand, wobei sie die aus dem Grunderwerb noch rückständigen Lasten übernahm und den bisherigen Betriebsführern eine Abfindungssumme von 50 000 Mk. zuerkannte, so dass ihr die Lösung des Vertrages rund 97 000 Mk. kostete, zu deren vertragsmässiger Tilgung innerhalb 8 Jahren sie ein Betriebsablösungsconto einrichtete. — Der Verkehr gründet sich auf reiche Land- und Forstwirthschaft, auf Stein-, Granit- und Marmorbrüche, auf Eisensteinlager, auf Blei- und Silbererzbergwerke, auf Hütten-, Puddlings-,

Walz- und Hammerwerke, von welchen elf mittelst eigener Gleise an die Bahn angeschlossen sind. Die Bahn fand ihn also bereits vor, und so setzte der Güterverkehr im ersten vollen Betriebsjahr 1884/85 mit 61 236 Tonnen und 131 438 Mk. Transporteinnahme ein; das Transportquantum ist buchstäblich von Jahr zu Jahr bis auf 99 593 Tonnen in 1888/89 angewachsen, während die Transporteinnahme mit einem Maximum von 174 263 Mk. hier und da geringen Rückgängen unterworfen gewesen ist. Auch der Personenverkehr, und bei diesem selbst die Einnahme ist alljährlich von 64 492 Personen und 40 855 Mk. in 1884/85 bis auf 90 500 Personen bezw. 56 580 Mk. in 1888/89 gestiegen. Bei dieser Bahn hat also von vornherein der Güterverkehr bei Weitem die Haupteinnahmequelle mit einem Durchschnittsverhältniss wie 3 : 1 gebildet. Auch bei der Gesammtbruttoeinnahme, den Betriebsausgaben und dem Betriebsüberschuss bilden unter dazwischen liegenden geringen Schwankungen das erste volle Betriebsjahr mit 176 466 Mk., 87 223 Mk., bezw. 89 243 Mk. und das letzte hier zu Bericht gezogene Geschäftsjahr 1888/89 mit 236 993 Mk., 107 761 Mk. bezw. 130 583 Mk. die Grenzen, wobei aber betreffs der Betriebsausgaben im Verhältniss zu den Bruttoeinnahmen das letztgedachte mit 45,47 % sich am günstigsten gestaltet hat. — Unter der Gültigkeit des Betriebsvertrages haben bis einschliesslich 1885/86 die St.-Actien alljährlich 2 % und die Pr.-St.-Actien je 4 %, seitdem aber bis einschliesslich 1888/89 beide Actiensorten je 4 % Dividende erhalten, wobei überdies das Betriebsablösungsconto für die beiden Jahre 1886/88 mit je 11 000 Mk., für 1888/89 aber mit 24 000 Mk. bedacht worden ist. Der Betriebsführer hatte zur Bestreitung seiner Zahlungsverbindlichkeiten an die Gesellschaft für die erste fünfmonatliche Betriebsperiode 1883/84 den Betrag von 5500 Mk. zuschiessen müssen, aus 1884/85 aber 15 793 Mk. und aus 1885/86 sogar 23 606 Mk. als Reingewinn erzielt. — Zur Deckung einer aus früherer Vermehrung der Betriebsmittel herrührenden Schuld, zur Zahlung der aus Lösung des Betriebsvertrages entstandenen Schuld an Sönderop & Co., zur Erweiterung der Bahnanlagen und zur nachmaligen Vermehrung der Betriebsmittel hat die Gesellschaft unterm 6. Februar 1889 das Privilegium zur Aufnahme einer vierprocentigen Anleihe von 500 000 Mk. erhalten, hiervon aber bis ult. März 1889 nur 164 000 Mk. begeben, so dass das gesellschaftsseitige Anlagecapital zu diesem Zeitpunkt im Ganzen 1 664 000 Mk. und pro 1 km 53 886 Mk. betrug.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888/89, wie folgt: Erneuerungsfonds 96 913 Mk., Reservefonds A 8765 Mk.,

Reservefonds B (Bilanz-) 16 004 Mk. An Betriebsmitteln waren zu demselben Zeitpunkt 4 Locomotiven, 6 Personen- und 94 Lastwagen vorhanden, und das Beamten- und Arbeiterpersonal zählte 63 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Lippstadt; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital ult. 1890: 750 000 Mk. St.-Actien und 750 000 Pr.-St.-Actien, beide Sorten in Stücken zu 500 Mk.; jede St.-Actie 1 Stimme, von den Pr.-St.-Actien aber erst je 2 Stück 1 Stimme, ohne weitere Beschränkung; ordentliche Generalversammlung zwischen 1. 7. und 30. 9.; Pr.-St.-Actien 4 % Vorzugsdividende ohne Recht auf Nachzahlung, hierauf St.-Actien bis zu 4 %, etwaiger Rest gleichmässig unter beide Actiensorten pro rata der Beträge; Dividendenzahlung vom 1. Oktober ab; Verj. 4 Jahre nach Ft.; über ein etwaiges Vorzugsrecht der Pr.-St.-Actien bei etwaiger Auflösung der Gesellschaft enthalten die Statuten keine Bestimmung. — Vorzugsanleihescheine (Pr.-Obligationen) ult. 1890: In Umlauf 246 500 Mk. à 500 Mk.; Zf. 4 %; Zt. 1. 4. und 1. 10.; Tilgung mit jährlich 5000 Mk. plus Zinszuwachs von 1890 ab; Ausl. im September auf 1. April mit Zinsen bis ult. März; Verstärkung der Tilgungsquote bezw. Totalkündigung schon jetzt zulässig; Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke 11 Jahre nach Ausl. — Zahlstelle: Nur die Gesellschaftshauptkasse in Lippstadt. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Lippstadter Kreisblatt und Arnsberger Kreisblatt. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ; Reservefonds A mit $^1/_{10}$ % des Anlagecapitals und aufzusammeln auf 63 000 Mk.; Reservefonds B (Bilanz-) mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Gesammtcapitals. — Besteuerung, Ankauf etc.: Nach den allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen. Ausserdem ist die Gesellschaft auf Anfordern des Ressortministers verpflichtet, die Bahn zur Vollbahn umzubauen bezw. bei Weigerung zu diesem Zweck das Eigenthum der Bahn nach den Sätzen des Eisenbahngesetzes von 1838, mindestens aber gegen Zahlung des verwendeten Anlagecapitals an den Staat oder an einen von diesem zu bezeichnenden Dritten abzutreten. — Börse: Nicht eingeführt. — Dividende pro 1889/90: St.-Actien 4 %, Pr.-St.-Actien 4 %.

Geographie: Die Bahn ist 30,88 km lang und gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Westfalen an. Sie benutzt von Warstein aus das Thal des Westerbaches, überbrückt bei Belecke die Möhne, übersteigt dann den Haarstrang, führt bei fortgesetzt nördlicher Richtung über Anröchte und Erwitte und mündet auf Station Lippstadt in die preussische Staatsbahnstrecke Soest-Paderborn. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, benutzt auf 11,79 km öffentliche Strassen und liegt mit 19 km in Steigungen bezw. Gefäll über 1 : 100 bis 1 : 50 herauf. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt auf den Strecken mit eigenem Planum 2 Minuten, auf der öffentlichen Strasse aber 3 Minuten pro 1 km.

Weimar-Geraer Eisenbahn.

Geschichte. Diese Bahn ist die der Zeit nach letzte Theilstrecke des schon 1847 aufgestellten Projectes einer directen Schienenverbindung des nordwestlichen Thüringens mit dem Zwickauer

Kohlenrevier. Wegen der bei den erheblichen Terrainschwierigkeiten hohen Anlagekosten hatte sich das Privatcapital trotz der Bemühungen der der geographischen Lage nach in Frage kommenden Regierungen dem Unternehmen nicht geneigt gezeigt, und erst 1865 gelangte der östliche Theil desselben in der Linie Gössnitz-Gera als besonderes Unternehmen zur Verwirklichung, während des hier in Rede stehenden westlichen Theils sich gar erst die Anfangs der siebziger Jahre neu erwachte Unternehmungslust annahm. Aber selbst jetzt bedurfte es zur Bildung einer Actiengesellschaft der Gewährung einer Zinsgarantie für die St.-Actien. Eine solche wurde seitens der Regierungen des Grossherzogthums Sachsen-Weimar, des Herzogthums Sachsen-Altenburg und des Fürstenthums Reuss j. L. für die ersten 10 Betriebsjahre mit 4 1/2 % übernommen und nun fanden sich die Bankhäuser Bleichröder und Landau in Berlin zur Bildung einer Actiengesellschaft bereit, welche dann unterm 8. Juni 1872 von den drei bereits genannten Staaten und dem geographisch noch in Frage kommenden Herzogthum Sachsen-Meiningen die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Weimar über Jena nach Gera erhielt. Das Grundcapital wurde auf 9 000 000 Mk. in St.-Actien und 9 900 000 Mk. in Pr.-St.-Actien, im Ganzen also auf 18 900 000 Mk. festgesetzt, Bauausführung sowie Beschaffung der Betriebsmittel für 17 557 500 Mk. der deutschen Reichs- und Continental-Eisenbahnbau-Gesellschaft in Generalentreprise übertragen und hierbei der 15. Juni 1875 als Termin zur Uebergabe der Bahn in betriebsfähigem Zustande an die Gesellschaft vereinbart. Die Uebergabe erfolgte schliesslich aber erst Ende Mai 1876 und die definitive Eröffnung der 68,65 km langen Linie am 29. Juni 1876. Die bei verspäteter Uebergabe der Bahn vertragsmässig vom 1. Juli 1875 ab der Bauunternehmerin zur Last fallende Zahlung der Bauzinsen, unerledigt gebliebene Grunderwerbskosten und noch erforderliche Nachbauten führten zwischen den beiden Gesellschaften zu Prozessen und schliesslich bei der Zahlungsunfähigkeit der Bauunternehmerin nothgedrungen zu einem gütlichen Vergleich, bei welchem aber die Bahneigenthümerin die Geschädigte blieb. Um überhaupt den Betrieb zu ermöglichen und dringend erforderliche Nachbauten auszuführen, musste sie, da keine Aussicht vorhanden war, eine öffentliche Anleihe unterzubringen, schwebende Schulden zunächst bei der weimarischen Regierung und später bei den Eingangs genannten Bankhäusern contrahiren. Da aber auch dies schliesslich den finanziellen Ruin der Gesellschaft zur Folge gehabt hätte, so wurde zur Consolidirung des Unternehmens 1878 zwischen den Verwaltungsorganen

und den St.-Actionären dahin Abkommen getroffen, dass Letztere auf die ihnen der Zinsgarantie gemäss zustehenden 4 1/2 % von 1878 ab bis zum Ablauf derselben ult. Juni 1886 der Gesellschaft gegenüber gegen Ueberweisung von 4 1/2 procentigen Pr.-Obligationen theils ganz, theils halb verzichteten. Für 7179 Stück St.-Actien à 300 Mk. wurde auf die vollen und bei 15 642 Stück auf die halben Zinsen verzichtet, während die Besitzer von 7179 Stück theils auf das Abkommen überhaupt nicht eingingen, theils ihr Einverständniss zu spät erklärten. Da dies durch den vollen Garantieverzicht einer gleichen Anzahl St.-Actien aber genau ausgeglichen wurde, so erzielte die Gesellschaft doch den Erfolg, dass sie jährlich nur 202 500 Mk. an die St.-Actionäre zu zahlen brauchte, während sie von den Regierungen selbstredend gegebenen Falls den ganzen Garantiebetrag von 405 000 Mk. erhielt. Auf Grund dieses Abkommens emittirte die Gesellschaft mit Privileg von 1879 zur beregten Abfindung der Actionäre 4 1/2 procentige Pr.-Obligationen im Betrage von 1 500 000 Mk. in Stücken zu 100 bezw. 50 Mk. — Obgleich die Bahn für den Verkehr aus dem Königreich Sachsen und von Gera nach Weimar und dem westlichen Thüringen eine Abkürzung von rund 46 km erbringt, so hatte sie bezüglich des Durchgangsverkehrs, für welchen sie besonders berechnet war, zuerst sehr mit der Tarifpolitik der durch sie concurrenzirten Bahnen zu kämpfen, der Verkehr des eigenen Gebiets konnte sie nicht genügend alimentiren, von den geringen Bruttoeinnahmen absorbirten die Betriebsausgaben einen hohen Procentsatz, die verwickelten Schuldenverhältnisse aus der Bauperiode und die Dotirung der statutenmässigen Fonds verzehrten die geringen Betriebsüberschüsse. und so musste die den Pr.-St.-Actien mit Recht auf Nachzahlung zugebilligte Vorzugsdividende von 5 % für die ersten 6 1/2 Betriebsjahre bis einschliesslich 1882 und demnach im Ganzen 32 1/2 % rückständig bleiben. Aber auch diese Last ist dadurch zum grössten Theil beseitigt worden, dass dem Vorschlage der Verwaltungsorgane entsprechend der grösste Theil der Pr.-St.-Actieninhaber, anstatt auf die wohl kaum je zu erhoffende Nachzahlung zu warten, ihre bis einschliesslich 1882 rückständigen Dividendenscheine gegen eine einmalige Abfindung von im Ganzen 4 Mark für die volle Serie einer Actie bezw. von 50 Pfennig für einen einzelnen Dividendenschein einlieferte. Von den in Rede stehenden 16 500 Serien sind bis ult. 1888 auf diese Weise 12 912 Serien theils voll, theils in einzelnen Scheinen und somit 78 % der überhaupt rückständigen von der Gesellschaft eingelöst worden, doch ist die Frist zur Abhebung der Abfindung noch bis auf Weiteres verlängert. Zum

Verständniss der Bereitwilligkeit seitens der Inhaber der Pr.-St.-Actien zu diesem Arrangement ist daran zu erinnern, dass — wie schon an verschiedenen Stellen des Werkes angegeben — gerichtlicher Entscheidung gemäss die Auszahlung der statutenmässigen Dividende für das laufende Jahr den Dividendennachzahlungen vorgeht. — Nachdem inzwischen das Darlehen der weimarischen Regierung und 1882 auch die letzte Rate der Darlehen von Bleichröder und Landau zurück gezahlt, sowie in 1883 der Rest der inneren schwebenden Schulden an die eigenen Specialkassen und Fonds beglichen worden war, ist das Unternehmen seit 1884 finanziell in sich gefestigt und durchaus gesichert, und nachdem es den verwickeltsten Verhältnissen Stand gehalten hat, hat es bei der fortdauernden Zunahme des Verkehrs sichere Aussicht auf bessere Zeiten. Allerdings sind noch die vollen 10jährigen Garantiezuschüsse der Regierungen mit 4 050 000 Mk. zurück zu erstatten, jedoch erst aus den Jahresüberschüssen über 5 % sämmtlicher Actien, so dass hierdurch das Unternehmen in seiner Entwickelung nicht beeinträchtigt ist. Bei dem Studium der Geschichte dieser Bahn kann man den Verwaltungsorganen der Gesellschaft und dem verständigen Entgegenkommen der Actionäre nicht genug Lob zollen, andererseits lässt es uns aber allen inzwischen freilich zu Grabe getragenen grossen Eisenbahnbaugesellschaften jener Zeit noch nachträglich ein „Pereant“ nachrufen.

Wenden wir uns nun den Verkehrsverhältnissen zu, so müssen wir wiederholen, dass der Verkehr des eigenen Gebiets die Bahn mit einer Capitalsbelastung von 18 900 000 Mk. Actien und 1 500 000 Mk. Pr.-Obligationen = 297 159 Mk. pro 1 km, ganz abgesehen von den inzwischen getilgten schwebenden Schulden, nicht genügend alimentiren konnte und dass sie von vornherein für den Durchgangsverkehr berechnet war, dass dieser bei den fortdauernden Tarifkämpfen aber erst nach vielen Jahren zum gewichtigen Factor der Betriebseinnahmen wurde, können jedoch noch hinzufügen, dass er jetzt betreffs des Güterverkehrs trotz des hinderlichen Einflusses der concurrenzirten Verwaltungen relativ besser ist als bei den meisten anderen deutschen Bahnen, denn er übertrifft seit 1885 den Transportmengen und der Transporteinnahme nach dauernd den Lokal- und den directen Verkehr zusammengenommen. Hierbei wird von der Mehrzahl der Durchgangstransporte die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung von Weimar bis Gera bezw. umgekehrt transitirt. Der Personendurchgangsverkehr erscheint dagegen sowohl betreffs der Personenzahl als noch mehr betreffs der Einnahme mit relativ nur geringen Summen. Letzteres,

weil der grössere Theil des Durchgangs auf den Verkehr zwischen dem westlichen Thüringen und der Saalbahn entfällt, wobei nur die Theilstrecke Weimar-Göschwitz bei Jena bezw. umgekehrt transitirt wird. Alles in Allem ist der Personenverkehr, welcher im ersten vollen Betriebsjahre 1877 mit 349 072 Personen und 322 335 Mk. Einnahme einsetzte, dann zunächst fortgesetzt zurück gegangen und noch länger Schwankungen unterworfen gewesen, und erst seit 1884 ist er alljährlich bis auf 427 248 Personen bezw. 433 907 Mk. in 1888 gestiegen. Hierbei ist einzuflechten, dass von Anfang an nur 3 Wagenklassen bestanden haben. Der Güterverkehr dagegen ist buchstäblich alljährlich von 53 140 Tonnen und 161 701 Mk. Transporteinnahme in 1877 bis auf 305 358 Tonnen bezw. 585 477 Mk. in 1888 und ebenso die gesammte Bruttoeinnahme von 507 195 Mk. bis auf 1 144 185 Mk. in 1888 angewachsen. Im Verhältniss zu Letzterer haben bis 1882 die Betriebsausgaben wegen der geringen Bruttoeinnahme stets über 80% bis zu 86,17% hinauf absorbirt, haben sich seitdem aber zwischen 69,44% und 59,85% bewegt und im Durchschnitt dieser letzten Jahre 62,18% betragen, dem gegenüber schon hier erwähnt sein möge, dass 24 km in Steigungen über 1 : 200 bis 1 : 100 herauf und 25 km in Steigungen über 1 : 100 bis 1 : 50 herauf liegen, so dass die Bahn zu den Gebirgsbahnen zu rechnen und deshalb der letzte Durchschnitt sogar noch ein günstiger ist. In welcher Weise in den ersten Jahren die Betriebsüberschüsse verwendet werden mussten, ist bereits erörtert worden. Seit Ueberwindung jener misslichen Verhältnisse konnte aber den Pr.-St.-Actien stets eine Dividende gezahlt werden, welche denn auch alljährlich gestiegen ist; sie betrug:

pro 1883	1884	1885	1886	1887	1888
1,33	2,16	2,66	2,83	3	3,33 %.

Von Einfluss ist hierbei noch gewesen, dass der Zinsfuss der Pr.-Obligationen seit 1. Januar 1885 von 4½ auf 4% herabgesetzt worden ist. Ueber die Dividende der St.-Actien sind schon die erforderlichen Angaben gemacht; nachdem per 1. Juli 1886 die Zinsgarantie für dieselben erloschen, kommt vorläufig, zumal aus den Jahren 1883/88 noch 14⅔% an die Pr.-St.-Actien rückständig sind, eine solche überhaupt nicht in Frage.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888, wie folgt: Erneuerungsfonds 457 318 Mk., Bilanzreservefonds 38 393 Mk. baar, das Uebrige in ausgeloosten Pr.-Obligationen; der statutarische Reservefonds ist concessionsgemäss erst aus den Reinüberschüssen über 4% des Grundcapitals zu bilden und dem-

nach überhaupt noch nicht angelegt. An Betriebsmitteln waren zu demselben Zeitpunkt 16 Locomotiven, 27 Personen- und 158 Lastwagen vorhanden, und das Beamten- und Arbeiterpersonal zählte 399 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Weimar; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 9 000 000 Mk. St.-Actien à 300 Mk. und 9 900 000 Mk. Pr.-St.-Actien à 600 Mk.; je 5 St.- bezw. 5 Pr.-St.-Actien 1 Stimme; Maximalstimmrecht einschliesslich Vertretung 100 Stimmen; Pr.-St.-Actien 5% Vorzugsdividende mit Recht auf Nachzahlung, hierauf St.-Actien bis zu 5% Dividende, Restüberschuss zunächst zur Rückzahlung der regierungsseitigen Garantiezuschüsse, nach deren völliger Tilgung aber auf beide Actiensorten pro rata der Beträge gleichmässig bis zu 1% Dividende (das sechste), von einem etwaigen Rest aber der dritte Theil als Superdividende an die Garantiestaaten und die restlichen $^2/_3$ wiederum pro rata der Beträge unter beide Actiensorten. Dividendenzahlung von 1. Juli ab; Verj. 4 Jahre nach Ft.; ordentliche Generalversammlung innerhalb der ersten 6 Kalendermonate; über eine Vorzugsberechtigung der Pr.-St.-Actien vor den St.-Actien für den Fall der Auflösung der Gesellschaft enthalten die Statuten nichts. — Pr.-Obligationen ult. 1890: 1 400 900 Mk. à 100 und 50 Mk.; Zf. 4%; Zt. 1. Juli; Tilgung nach jeweiligem Generalversammlungsbeschluss zu beendigen bis 1943; Ausz. der ausgeloosten gleichfalls vom 1. Juli ab; Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke 10 Jahre nach Ausl. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse in Weimar, ferner in Altenburg die Allgemeine Deutsche Creditanstalt; in Berlin S. Bleichröder und Jacob Landau; in Frankfurt a. M. M. A. von Rothschild & Söhne; in Gera Gebrüder Oberländer, die Handels- und Creditbank sowie die Geraer Bank und deren Filialen; in Jena Julius Elkan; in Leipzig die Leipziger Bank und die Allgemeine Deutsche Creditanstalt; in Weimar wieder Julius Elkan sowie die Weimarische Bank und deren Filialen. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Altenburgische Zeitung, Geraer Zeitung und Weimarische Zeitung. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ, in der zehnjährigen Periode 1881/90 mit je 75 000 Mk.; statutarischer Reservefonds mit der Hälfte des Reingewinns über 4% des Grundcapitals, höchstens aber mit 1% des Letzteren und aufzusammeln auf 5% des Grundcapitals; gesetzlicher (Bilanz-) Reservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10% des Gesammtcapitals. — Besteuerung und Ankauf: In den sämmtlichen in Frage kommenden 4 Staaten Eisenbahnabgabe nach dem preussischen Gesetz von 1853 und 1859, ausserdem in Weimar sowie Meiningen Grundsteuer, und in Altenburg sowie Reuss Grund- und Gemeindesteuer. Ankaufsrecht seitens aller 4 Regierungen betreffs der in ihrem Gebiet gelegenen Theilstrecken nach Ablauf des 30. Betriebsjahres vorbehalten; bei fehlender Verständigung über die Höhe des Kaufpreises finden die Sätze des preussischen Eisenbahngesetzes von 1838 Anwendung. — Börse: St.-Actien und Pr.-Oblig. in Berlin, Frankfurt a. M. und Leipzig; Pr.-St.-Actien nur in Berlin und Leipzig. — Cours ult. 1890: St.-Actien 20%, Pr.-St.-Actien 96,80%, Pr.-Oblig. 100%. — Dividende pro 1889: St.-Actien 0%, St.-Pr.-Actien 4%.

Geographie. Die Bahn ist 68,66 km lang, liegt durchweg auf der Thüringer Terrasse und gehört der politischen Eintheilung nach mit 29,75 km

dem Grossherzogthum Weimar, mit 23,28 km dem Westkreise des Herzogthums Altenburg, mit 15,04 km dem nördlichen Theil des Fürstenthums Reuss j. L. und mit 0,61 km einer meiningenschen Exclave an. Sie beginnt in Weimar auf dem jetzt preussischen Staatsbahnhofe, hat aber einen eigenen Güterbahnhof daselbst. Oestlich der Stadt überschreitet sie mittels Viaducts, des grössten Bauwerks der ganzen Bahn, das Ilmthal, folgt diesem bis zur Station Mellingen und geht in vorherrschend östlicher Richtung bis Jena. Hier wendet sie sich nach Süden, überschreitet mittels Ueberführung die Saaleisenbahn und führt dann mit dieser auf gemeinschaftlichem Planum bis zur Station Göschwitz, wo sie den Saalbahnhof mitbenutzt. Von hier nimmt sie wieder vorherrschend östliche Richtung an, überschreitet mittels einer und derselben Brücke Saale und Rodafluss, benutzt dann das Thal des Zeitzbaches, in welchem die Station Roda liegt, später das Thal der Elster, überbrückt diesen Fluss und mündet in den Personenbahnhof Gera der preussischen Staatsbahnlinie Weissenfels-Eichicht, hat für den Güterverkehr aber auch hier einen eigenen Bahnhof. Sie ist durchweg eingleisig und hat, wie schon im geschichtlichen Theil angegeben, ungünstige Steigungsverhältnisse bis 1 : 50 herauf.

Weimar-Rastenberger Eisenbahn.

Geschichte. Der Hauptländertheil des Grossherzogthums Sachsen, der Weimarische Kreis, erfreute sich bereits zahlreicher Schienenwege, doch fehlte noch eine Eisenbahn, welche den Beziehungen der nördlich der Linie Weimar-Erfurt gelegenen vielen kleinen Städte und ländlichen Ortschaften zur Landeshauptstadt unmittelbar Rechnung getragen hätte. Zur Ausführung einer solchen bildete sich am 29. März 1886 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen, und am 1. April 1886 erhielt diese die Concession zum Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn mit 1 m Spurweite von Weimar nördlich nach Rastenberg nebst Abzweigung von Buttelstedt westlich nach Grossrudestedt (Station der preussischen Staatsbahnlinie Sangerhausen-Erfurt). Das Anlagecapital wurde auf 1 350 000 Mk. St.-Actien und 1 250 000 Mk. in 4 1/2 procentigen Pr.-Obligationen festgesetzt. Hiervon übernahmen die grossherzogliche Regierung 200 000 Mk. und die Stadt Rastenberg 50 000 Mk. Actien, andere Gemeinden und Interessenten gaben das erforderliche Terrain zum weitaus grössten Theile kostenlos und für den übrigen Grunderwerb noch 20 000 Mk. Subvention à fonds perdu. Die Dresdener Bank besorgte die Finanzirung des Unternehmens und die Eisenbahnunternehmer Sönderop & Co. in Berlin die Bauausführung einschliesslich Beschaffung der Betriebsmittel und des noch käuflich zu erwerbenden Terrains für die oben berechneten 2 620 000 Mk. Der Bau wurde am 1. Mai 1886 in Angriff genommen, und Haupt- sowie Zweigbahn mit zusammen 51,04 km am

26. Juni für den Personen- und am 29. August 1887 für den Güterverkehr eröffnet. Die kilometrische Belastung stellt sich demnach auf 50 940 Mk. — Die hier nur zum Bericht zu ziehenden beiden Betriebsperioden 1887 mit 4 Monaten und das erste volle Betriebsjahr 1888 haben äusserst ungünstige Resultate geliefert. Die erste erbrachte bei einer Gesammtbruttoeinnahme von 41 965 Mk. ein Betriebsdefizit von 1567 Mk. und das Jahr 1888 bei 80 834 Mk. Bruttoeinnahme sogar ein solches von 10 763 Mk. Dass hierbei die Betriebsausgaben 103,73 % bezw. 113,31 % gegenüber der Bruttoeinnahme betragen haben, liegt daran, dass diese gar zu gering ausgefallen sind. In dem vollen Betriebsjahre 1888 wurden 133 376 Personen und 13 909 Tonnen Frachten befördert, und hierfür 52 035 Mk. bezw. 24 661 Mk. vereinnahmt. Die besonders schwache Seite ist also der Güterverkehr, obgleich das Verkehrsgebiet der Bahn in landwirthschaftlicher Beziehung gut entwickelt ist und auch Zuckerindustrie mit ihren Rübentransporten aufzuweisen hat; der Verkehr muss aber erst mehr für die neue Bahn gewonnen werden, da er an die zahlreichen anderen Eisenbahnlinien dieses Landestheils und schliesslich auch noch an den Strassentransport gewöhnt ist. Heben wird er sich ja noch, und die Betriebsausgaben, welche erfahrungsgemäss in den ersten Jahren besonders hoch sind, werden sich auch herabmindern lassen, indes wird auch später noch die Gesellschaft finanziell einen schweren Standpunkt haben, da fast die Hälfte des Anlagecapitals in Pr.-Obligationen aufgebracht ist, deren Bedienung allein 62 500 Mk. jährlich erfordert. — Bei den finanziellen Missresultaten konnten die vorgeschriebenen Fonds überhaupt noch nicht gebildet werden. An Betriebsmitteln sind 6 Locomotiven, 15 Personen- und 71 Lastwagen vorhanden, wonach sich die Gesellschaft auf einen lebhaften Verkehr eingerichtet hat. Das Beamten- und Arbeiterpersonal zählt 33 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Weimar; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 1 350 000 Mk. St.-Actien à 1000 Mk.; jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 4. und 30. 6.; Dividendenzahlung spätestens vom 1. 8 an; Verj. 4 Jahre nach Ft. — Pr.-Obligationen ult. 1890 in Umlauf: 1 250 000 Mk. à 1000, 500 und 300 Mk.; Zf. 4½ %; Zt. 2. 1. und 1. 7. Tilgung mit ½ % plus Zinszuwachs; Ausl. im September auf 31. 12; Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke 10 Jahre nach Ausl. — Zahlstellen: Die Gesellschaftshauptkasse in Weimar, das Bankhaus A. Callmann ebenda und die Filiale der Dresdener Bank in Berlin. — Obligatorische Publicationsorgane: Der Deutsche Reichsanzeiger und die Weimarische Zeitung. — Dotirung der Fonds: Erneuerungs-

fonds und statutarischer Reservefonds nach Regulativ, Letzterer aufzusammeln auf 20 000 Mk.; Bilanzreservefonds mit 1/20 des Reingewinns, aufzusammeln auf 10% des Gesammtcapitals. — Besteuerung und Ankauf: Eisenbahnabgabe nach preussischem Gesetz von 1853 und 1859; Ankauf vom 31. Betriebsjahr an zulässig nach freier Vereinbarung bezw. Mangels solcher nach dem preussischen Eisenbahngesetz von 1838. — Börse: Nicht eingeführt. — Dividende pro 1889: 0%.

Geographie. Die Bahn liegt auf dem östlichen Theil der Thüringer Terrasse, welche hier nördlich von Weimar in Richtung von Osten nach Westen von dem bewaldeten Bergrücken Ettersberg gekrönt ist. Der politischen Eintheilung nach gehört sie ganz dem Weimarischen Kreise des Grossherzogthums Sachsen an. Die Hauptbahn ist 31,44 km lang und hat vorherrschend nördliche Richtung; sie beginnt in Weimar auf dem preussischen Staatsbahnhofe, hat aber auch einen eigenen, von jenem 0,4 km entfernten Bahnhof. Bald hinter Weimar steigt sie zum kleinen Ettersberg auf, entsendet bei Buttelstedt die Zweigbahn westlich nach Grossrudestedt, schneidet bei Guthmannshausen die preussische Staatsbahnlinie Grossheringen-Straussfurt und endet bei der Stadt Rastenberg ohne weitere Fortsetzung. Die Zweigbahn ist 19,60 km lang, hat westliche Richtung, benutzt von Neumark aus das Thal der Vippach und mündet auf Station Grossrudestedt in die preussische Staatsbahnlinie Sangerhausen-Erfurt. Bei Haupt- und Zweigbahn beträgt die Spurweite 1 m und die Fahrgeschwindigkeit 3 Minuten pro 1 km, die Maximalsteigung aber auf der Strecke Weimar-Buttelstedt 1 : 40 und auf Buttelstedt-Rastenberg sowohl wie auch auf Buttelstedt-Grossrudestedt 1 : 80.

Wermelskirchen-Burger Eisenbahn.

Geschichte. Die kleine, aber äusserst industrielle Fabrikstadt Burg an der Wupper entbehrte, zwischen den Staatsbahnlinien Born-Opladen und Vohwinkel-Ohligs gelegen, bislang noch einer unmittelbaren Schienenverbindung. Die Herstellung einer solchen wurde der Gegenstand eines besonderen Unternehmens; mit Concession vom 21. Juli 1888 bildete sich eine Actiengesellschaft zum Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn von Wermelskirchen (Station der Linie Born-Opladen) westlich nach Burg. Das Anlagecapital war ursprünglich auf 360 000 Mk. festgesetzt und in dieser Höhe mit je 120 000 Mk. von den beiden genannten Stadtgemeinden und mit den übrigen 120 000 Mk. von drei grossen Industriellen aufgebracht, musste aber in Folge Ueberschreitung des Bauvoranschlages um 140 000 Mk. erhöht werden und beträgt danach jetzt 500 000 Mk. Dasselbe besteht aus 340 000 Mk. St.-Actien Lit. A (bevorzugte) und 160 000 Mk. St.-Actien Lit. B. Die Bauausführung erfolgte mit Beginn am 20. April 1889 durch die Gesellschaft selbst und die Eröffnung der 11,10 km langen Linie am 1. April 1890. Die kilometrische Belastung beträgt

demnach 45 045 Mk. Wie schon aus der Betheiligung am Anlagecapital hervorgeht, ist der Hauptzweck der Bahn nicht ein unmittelbar finanzieller, sondern läuft auf Erleichterung der Verkehrsbeziehungen und damit auf Hebung der vorhandenen industriellen Etablissements sowie der dortigen Industrie überhaupt hinaus; dieselbe dürfte aber selbst finanziell kein verfehltes Unternehmen sein. Die Bahn befindet sich noch innerhalb des ersten Geschäftsjahres, so dass wir ziffermässige Betriebsresultate noch nicht bringen können. — An Betriebsmitteln sind 2 Locomotiven, 4 Personen- und 22 Lastwagen vorhanden, und das Beamten- und Arbeiterpersonal zählt 19 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Wermelskirchen; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital ult. 1890: 340 000 Mk. St.-Actien Lit. A (bevorzugte) und 160 000 Mk. St.-Actien Lit. B, Beide in Stücken zu 1000 Mk.; jede Actie beider Sorten 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 4. und 30. 9.; St.-Actien Lit. A 4½% Vorzugsdividende ohne Recht auf Nachzahlung, hierauf St.-Actien Lit. B bis 4½%, etwaiger Rest gleichmässig unter beide Actiensorten pro rata der Beträge. Dividendenzahlung spätestens vom 1. 11. ab, Verj. 4 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres der Ft.; bei Auflösung der Gesellschaft Actien Lit. A vor Lit. B zu befriedigen. — Pr.-Obligationen nicht vorhanden. — Zahlstellen werden jedesmal besonders bekannt gemacht. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, der in Wermelskirchen erscheinende Allgemeine Anzeiger und das in Remscheid erscheinende Bergische Tageblatt. — Dotirung der Fonds: Erneuerungs- und Specialreservefonds nach Regulativ, Letzterer aufzusammeln auf 5000 Mk.; Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns und aufzusammeln auf 10% des Grundcapitals. — Besteuerung und Ankauf: Nach allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen ohne jede Nebenbedingung. — Börse: Nicht eingeführt.

Geographie. Die Bahn ist 11,10 km lang, liegt auf den westlichen Ausläufern des Sauerländischen Gebirges und gehört der politischen Eintheilung nach dem nordöstlichen Theile der preussischen Rheinprovinz an. Sie beginnt auf Station Wermelskirchen der preussischen Staatsbahnlinie Born-Opladen und führt unter Benutzung des Eschbachthales in westlicher Richtung bis zu ihrem Endpunkt Burg an der Wupper. Dieselbe ist schmalspurig mit 1 m Spurweite erbaut, benutzt auf 10 km die öffentliche Strasse, hat ein Maximalgefäll von 1 : 25 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 4 Minuten pro 1 km betrieben.

Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn.

(Nach Abschluss des zweiten Theils dieses Werkes käuflich in den Besitz des preussischen Staats übergegangen.)

Die in einer früher kurhessischen und seit 1866 preussischen Exclave auf dem Thüringer Walde gelegene Stadt Schmalkalden ist der Sitz bedeutender Industrie besonders in Eisen- und Stahlwaaren, und in der Nähe befinden sich Eisen- und Braunsteingruben sowie Hüttenwerke und mächtige Waldungen. Trotz langjähriger

Bemühungen seitens dieser Stadt verstand sich die Werrabahn, in deren Verkehrsgebiet dieselbe lag, nicht zur Erbauung der erstrebten Zweigbahn, und so entschloss sich zuletzt die Stadtgemeinde zur Ausführung einer solchen auf eigene Kosten von Schmalkalden westlich nach der Werrabahnstation Wernshausen. Sie erhielt hierzu unterm 3. Juni 1872 seitens der der geographischen Lage nach betheiligten Staaten Preussen und Meiningen die Concession, von dem ersteren auch eine Subvention à fonds perdu von 150 000 Mk. und nahm ihrerseits zum Bau der Bahn bei der Lebensversicherungsbank für Deutschland in Gotha eine vierprocentige, nach besonderem Plan bis 1938 zu tilgende Anleihe von 886 800 Mk. auf. Die Bauausführung erfolgte seitens der Stadt selbst und die Eröffnung der 6,88 km langen Linie am 1. April 1874. Die kilometrische Belastung betrug somit, abgesehen von der Subvention, 128 900 Mk. — Den Betrieb übernahm auf zunächst zehn Jahre und dann laut Vertrag von 1883 bei gegenseitigem Kündigungsrecht auf unbestimmte Zeit die Werrabahngesellschaft für Rechnung der Stadt gegen Erstattung der wirklichen Betriebsausgaben sowie eines Zuschusses zur allgemeinen Verwaltung und für Mitbenutzung des Bahnhofes Wernshausen. Da die Werrabahn bis ult. 1875 ihrerseits wieder im Betrieb der Thüringischen Eisenbahngesellschaft stand, so wurde bis dahin auch der Betrieb der Schmalkaldener Bahn durch Letztere mitbesorgt. — Der Verkehr entsprach den gehegten Erwartungen durchaus nicht, besonders die Personenfrequenz gestaltete sich ganz auffallend gering und hat sich auch später nicht wesentlich gehoben; bei dem Güterverkehr, dessen Massenartikel besonders Kohlen, Holz, Erze, Eisen- und Stahlwaaren bilden, trat allerdings von Jahr zu Jahr eine Steigerung ein, indes immer noch zu gering, um das Anlagecapital genügend zu verzinsen. Von den Bruttoeinnahmen gingen aber alljährlich über 70 % für die Betriebsausgaben drauf, und so erübrigte die Stadt bis 1880 nach Dotirung der Fonds zur Bedienung ihrer Anleihe als Höchstbetrag nur 3985 Mk., während zu dieser jährlich durchschnittlich 35 084 Mk. erforderlich waren. Dies veranlasste per 15. Oktober 1881 Einführung von Secundärbetrieb und ab 1882 Erhöhung der Frachtsätze. Hierdurch wurde erreicht, dass die Jahresbruttoeinnahmen um rund 12 000 Mk. stiegen, die Betriebsausgaben durchschnittlich nur noch 58 % erforderten und erheblich höhere Ueberschüsse — zwischen 13 715 Mk. in 1886 und 29 592 Mk. in 1883 — zur Bedienung der Anleihe verblieben. In Procenten der städtischen Anleihe stellten sich die Ueberschüsse in den einzelnen Jahren, wie folgt:

pro 1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
0,33	0,04	0	0	0,23	0,32	0,45	1,44 %
pro 1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889
2,93	3,34	2,06	2,24	1,54	2,74	2,64	2,47 %

Hat sonach die Bahn der Stadtgemeinde auch schwere finanzielle Opfer auferlegt, so hat sie ihr und ihren Einwohnern gewerblich und wirthschaftlich doch erheblichen Nutzen gebracht und damit ihren Zweck erfüllt.

Nachdem seitens Preussens 1887 der Bau einer Zweigbahn aus der Linie Erfurt-Ritschenhausen von Zella Mehlis aus nach Schmalkalden und Kleinschmalkalden angeordnet worden war, erwarb die Regierung die hier in Rede stehende Bahn laut Gesetz vom 9. Mai 1890 für 600 000 Mk. per 1. Januar desselben Jahres zu Eigenthum und unterstellte sie bei Uebernahme am 1. Juli 1890 der Eisenbahndirection Erfurt.

Geographisch ist die Bahn bereits auf Seite 840 unter VI behandelt.

Werra-Eisenbahn.

Geschichte. Schon 1841 wurde bei den regierungsseitigen Verhandlungen über die Erbauung einer Eisenbahn von Halle nach Cassel auch die Herstellung einer solchen aus dieser durch das Werrathal über Meiningen und Coburg bis an die damals schon projectirte bayerische Ludwigs-Südnordbahn Augsburg-Nürnberg-Bamberg-Hof ins Auge gefasst. Nachdem die Ausführung der Linie Halle-Cassel in der Thüringischen Eisenbahn Halle-Eisenach-Gerstungen und in der anschliessenden Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn Gerstungen-Cassel gesichert war, vereinbarten die bei einer Werrabahn der geographischen Lage nach betheiligten Staaten Weimar, Meiningen und Coburg, die Herstellung der nördlichen Theilstrecke Eisenach-Meiningen-Coburg an eine Actiengesellschaft zu überlassen, während die Ausführung der südlichen Theilstrecke Coburg-Lichtenfels durch die bayerische Regierung auf dem Wege der Staatsverträge gesichert und geregelt wurde. Die politischen Ereignisse des Jahres 1848 verzögerten die Angelegenheit, und erst nachdem die vorgenannten drei thüringischen Staaten sich zur Uebernahme einer 4procentigen Zinsgarantie für das erforderliche Anlagecapital von 24 000 000 Mk. auf die ersten zehn Jahre bereit erklärt hatten, gelang es der Direction der Thüringischen Eisenbahn, für welche die Werrabahn eine wichtige Zufuhrstrasse zu werden berufen schien, eine Actiengesellschaft für die Linie Eisenach-Coburg nebst der von den Regierungen verlangten Zweigbahn Coburg-Sonneberg ins Leben zu rufen. Von dem veranschlagten Anlagecapital übernahmen die schon mehrfach genannten drei thüringischen Staaten je 1 500 000 Mk., die Thüringische Eisenbahngesellschaft 3 000 000 Mk., weiterhin auch die landesherrlichen Familien und die Domänenverwaltungen jener ansehnliche Beträge, das Privatcapital dagegen war nur in geringem Masse zugänglich, und da die definitive Constituirung der Gesellschaft von dem Nachweis der Zeichnung über mindestens 15 000 000 Mk. abhängig gemacht worden war, so übernahm schliesslich noch der damals regierende Herzog Bernhard von Sachsen-Meiningen Hoheit den daran noch fehlenden Betrag von 1 950 000 Mk. Hierauf erfolgten unterm 20. Dezember 1855 die landesherrlichen Concessionen und unterm 28. Januar 1856 die definitive Constituirung der Gesellschaft unter obigem Namen. Nachdem noch 20 700 Mk. Actien anderweit untergebracht waren, entschloss man sich, mit Privileg von 1857 den Fehlbetrag unter Berechnung des voraussichtlichen Agioverlustes durch Ausgabe 5pro-

centiger Pr.-Obligationen aufzubringen, so dass sich das erste Anlagecapital auf 15 020 700 Mk. Actien und 9 750 000 Mk. Pr.-Obligationen, in Summa aber auf 24 770 700 Mk. belief. Betreffs der Zinsgarantie wurde hierbei nichts geändert; dieselbe verstand sich auf einen jährlichen Reinertrag von 4 % für 24 000 000 Mk. = 960 000 Mk. aus den Strecken Eisenach-Coburg und Coburg-Sonneberg nach Dotirung des statutenmässigen Reservefonds, aber vor Bedienung der Pr.-Obligationen. Betreffs der Strecke Coburg-Lichtenfels vereinbarte die neue Gesellschaft mit der bayerischen Regierung, dass Letztere die Theilstrecke Lichtenfels-Grenze gegen Coburg auf eigene Kosten als bayerische Staatsbahn selbst baue, die Strecke von der bayerischen Grenze bis zur Stadt Coburg dagegen seitens der Werrabahngesellschaft, zunächst aber auf bayerische Staatskosten ausgeführt werde, dass ferner die Gesellschaft die ganze Strecke Coburg-Lichtenfels gegen 4 % des für diese seitens Bayerns aufgewendeten Anlagecapitals pachtweise in Betrieb nehme, dasjenige für Coburg-Grenze aber ausserdem noch mit jährlich 1 % plus Zinszuwachs amortisire. Die Pachtdauer betreffs der Strecke Lichtenfels-Grenze sollte sich vom 1. August 1859 an gerechnet auf 40 Jahre erstrecken und die Strecke bayerische Grenze-Coburg mit Beendigung der Amortisation als freies Eigenthum auf die Werrabahngesellschaft übergehen. Die weiteren Bestimmungen dieses Vertrages betreffs Erhöhung des Pachtzinses bei einer gewissen Reineinnahme sind der Wirklichkeit gegenüber gegenstandslos geblieben, und in jüngster Zeit ist dieser erste Vertrag durch einen neuen vom 29. Juli 1890 dahin geändert worden, dass die Gesellschaft bereits am 1. August 1890 durch sofortige Zahlung des restlichen Baucapitals für Coburg-Grenze mit 804 868 Mk. diese Strecke schon jetzt völlig zu Eigenthum erwarb, und dass sie für Lichtenfels-Grenze hinfort zunächst nur noch 3 % des auf diese verwendeten Baucapitals und erst von 1900 an event. einen höheren Pachtzins zu zahlen haben sollte. Derselbe soll 3½ % betragen, wenn in dem Vorjahre eine Dividende über 4 % vertheilt worden ist, und 4 % erst dann, wenn mehr als 4½ % Dividende gezahlt worden sind. Dieser Vertrag gilt fest bis 1. August 1910 und von da ab stillschweigend auf je fünf Jahre verlängert, wenn nicht ein Jahr vor Ablauf der jeweiligen Pachtfrist Kündigung erfolgt ist, welche beiden Contrahenten zusteht. — Nun wieder zur Entstehung der Bahn zurückkehrend, bleibt zunächst anzuführen, dass der Bau der eigenen Strecken Eisenach-Coburg und Coburg-Sonneberg für Rechnung der Werrabahngesellschaft und die Ausführung der Strecke Coburg-bayerische Grenze für Rechnung der

bayerischen Regierung durch die Thüringische Eisenbahngesellschaft bewirkt worden ist. Die Eröffnung der beiden erstgenannten zusammen 149,80 km langen Linien erfolgte am 8. November 1858, diejenige der 12,81 km langen Strecke Coburg-Grenze und des seitens Bayerns hergestellten Anschlussstücks Grenze-Lichtenfels in einer Länge von 8,06 km am 24. Januar 1859. Das seitens der Werrabahngesellschaft zunächst mit 4 % zu verzinsende Anlagecapital für Coburg-Grenze betrug 1 908 204 Mk. und für Grenze-Lichtenfels 2 373 667 Mk. Rechnet man dem Charakter des Pachtvertrages entsprechend die beiden Pachtstrecken, welche in alleiniger Benutzung der Werrabahn stehen, von Anfang an als Bestandtheile des Gesammtunternehmens, so belief sich die Stammbahn einschliesslich Coburg-Sonneberg auf 170,67 km, das Gesammtanlagecapital auf 29 052 571 Mk. und die kilometrische Belastung auf 170 227 Mk. — Fast 30 Jahre blieb die räumliche Ausdehnung des Unternehmens unverändert, seit 1885 aber hat die Gesellschaft demselben mehrere Zweigbahnen hinzugefügt. So verlängerte sie mit Concession von 1885 und Eröffnung in 1886 die Sonneberger Zweigbahn von Sonneberg nördlich bis zu dem Dorfe Lauscha, einem wichtigen Sitz der Glas- und Porzellanindustrie, führte aber diese 18,42 km lange Strecke ebenso wie alle späteren Zweigbahnen als normalspurige Secundärbahn aus. Dies sind die Zweigbahnen von Themar östlich nach der Fabrikstadt Schleusingen und von Immelborn nordöstlich nach dem Badeorte Liebenstein; Beide sind 1887 concessionirt, die Erstere hat bei Mitbenutzung der Stammbahn eine Neubaulänge von 8,94 km und ist 1888 eröffnet worden; Immelborn-Liebenstein ist 6,65 km lang, aber erst am 1. August 1889 dem Betriebe übergeben und deshalb bei den Aufrechnungen im ersten Theil des Werkes noch nicht mit enthalten. Endlich hat die Gesellschaft unterm 31. Dezember 1890 die Concession für eine normalspurige Secundärbahn von Coburg nordwestlich nach der gewerbthätigen Stadt Rodach erhalten; dieselbe ist auf 17,72 km veranschlagt und soll gegen Schluss des Jahres 1892 eröffnet werden. Zu diesen Neubauten sowie zur Einlösung der ehemaligen 5procentigen, 1873 aber auf $4^1/_2$ % convertirten Pr.-Obligationen hat die Gesellschaft 1884 eine 4procentige Anleihe von 9 216 600 Mk., 1885 eine gleichfalls 4procentige von 1 329 900 Mk. und 1888 eine $3^1/_2$procentige von 875 000 Mk. aufgenommen, ausserdem sind ihr aber 1890 zu Coburg-Rodach und zur Abtragung des restlichen Baucapitals für Coburg-Grenze an die bayerische Regierung sowie zu Erweiterungsbauten etc. 3 000 000 Mk. $3^1/_2$procentiger Pr.-Obligationen privilegirt, bis ult. 1890 hiervon jedoch nur 1 500 000 Mk.

begeben worden. Hiernach wird sich einschliesslich der Neubaustrecke Coburg-Rodach, ausschliesslich aber der bayerischen Pachtstrecke Lichtenfels-Grenze die Eigenthumslänge des Werrabahnunternehmens auf 214,34 km und das eigene gesellschaftsseitige Anlagecapital unter Einrechnung der noch zu begebenden 1 500 000 Mk. auf 29 440 200 Mk. und pro 1 km auf 137 353 Mk. stellen. Ausserdem hat die Gesellschaft seitens der meiningenschen Regierung 710 000 Mk. als Subvention à fonds perdu und ferner die erforderlichen Grunderwerbskosten für die neuen Zweigbahnen vorschussweise, zinsfrei und nur mit bedingter Rückzahlung sowie seitens der Stadt Schleusingen 150 000 Mk. à fonds perdu erhalten, ihrerseits dagegen zu den seitens der meiningenschen Regierung in Anlehnung an die Werrabahn hergestellten Schmalspurbahnen nach Friedrichshall und nach Unterneubrunn 40 000 Mk. mit nur bedingter Verzinsung gegeben.

Der Verkehr der Bahn gründet sich hauptsächlich auf den lebhaften Holzhandel des Thüringer Waldes, auf die Gewerbthätigkeit des Werrathals und diejenige der von Anfang an für die Werrabahn mittelst Zweigbahn gewonnenen Stadt Sonneberg, des wichtigsten Industrieortes auf dem Thüringer Walde, ferner auf das Steinsalzlager Salzungen und auf die hohen Reize der von der Werrabahn durchzogenen Landschaften für den Touristen. So hat sich auch der auf das eigene Verkehrsgebiet gestützte Verkehr in zufriedenstellender Weise entwickelt, der Durchgang dagegen blieb betreffs des Personenverkehrs lange Zeit äusserst gering, und auch der Durchgangsgüterverkehr entwickelte sich nur langsam. Einen belebenden Einfluss übte in dieser Beziehung erst die 1874 eröffnete bayerisch-meiningensche Staatsbahnlinie Schweinfurt-Meiningen und betreffs des Güterverkehrs noch mehr die 1882 eröffnete preussische Staatsbahntheilstrecke von der Werrabahnstation Grimmenthal nach der wichtigen Fabrikstadt Suhl; um so mehr Abbruch that aber die Vollendung der diese Letztere mit umfassenden preussischen Staatsbahnlinie Neudietendorf-Ritschenhausen in 1884 und die Eröffnung der preussisch-bayerischen Staatsbahn Eichicht-Probstzella-Stockheim in 1885, durch welche beide Linien die südliche Hälfte der Werrabahn Meiningen-Lichtenfels für den Durchgangsverkehr fast lahm gelegt ist. — Lange Zeit war die Bahn ohne jede neue Zufuhrstrasse geblieben; erst 1874 erstand ihr eine solche in der von der Stadt Schmalkalden gebauten Zweigbahn von dieser nach Wernshausen und dann, abgesehen von der bereits erwähnten Linie Meiningen-Schweinfurt, 1880 in der Feldabahn (von Vacha und Kaltennordheim nach Salzungen), und in neuerer Zeit sind noch

die von der meiningenschen Regierung erbauten Schmalspurbahnen Hildburghausen-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn mit Eröffnung in 1888 bezw. 1890 hinzu gekommen. — Der Personenverkehr ist von 366 976 Personen und 448 850 Mk. Einnahme im ersten vollen Betriebsjahr 1859 bis auf 1 016 439 Personen bezw. 984 049 Mk. in 1888 angewachsen, wobei dauernde Rückgänge nur in der Zeit der allgemeinen Geschäftskrisis in den siebziger Jahren zu verzeichnen sind. Der Güterverkehr setzte 1859 mit 98 666 Tonnen Frachten und 731 357 Mk. Transporteinnahme ein, erreichte sein bisheriges Maximum in 1883 mit 559 637 Tonnen bezw. 2 230 544 Mk., ist dann aber unter dem Einfluss der vorstehend genannten Concurrenzlinien gegen dieses Resultat stets erheblich zurück geblieben und hat sich erst allmählich wieder bis auf 516 729 Tonnen mit 1 704 290 Mk. Transporteinnahme in 1888 gehoben. Die Gesammtbruttoeinnahme begann mit 1 264 422 Mk., hat entsprechend dem Güterverkehr als Maximum 3 499 575 Mk. in 1883 erbracht, ist dann mit diesem beträchtlich gesunken und hat in 1888 erst wieder 3 006 698 Mk. aufgewiesen. Die Betriebsausgaben haben sich dafür, dass die Bahn trotz der Benutzung des Werrathals zu den Gebirgsbahnen zu rechnen ist, mit einem Jahresdurchschnitt von 60,29 % der Bruttoeinnahme, bei Grenzen von 77,90 % in 1859 und 51,21 % in 1871, günstig gestaltet und die hiernach verbliebenen Betriebsüberschüsse das von der Gesellschaft zu bedienende Gesammtanlagecapital einschliesslich desjenigen für die Pachtstrecken, mit 1859 beginnend, in den einzelnen Jahren wie folgt verzinst:
0,61 — 1,75 — 2,10 — 2,48 — 2,88 — 3,03 — 3,01 — 2,71 — 2,66 — 2,55 — 3,70 — 3,51 — 4,47 — 4,46 — 3,55 — 3,03 — 3,54 — 3,40 — 3,84 — 3,83 — 4,05 — 4,13 — 4,19 — 4,71 — 5,03 — 4,21 — 3,53 — 3,10 — 3,03 — 3,57, im Durchschnitt aber 3,36 %. Von den hiernach zutreffenden ziffermässigen Ueberschüssen hatte die Gesellschaft den Reservefonds mit 120 000 Mk. zu dotiren, Pacht und Amortisationsquote für Coburg-Lichtenfels mit rund 190 700 Mk. zu zahlen und ihre Pr.-Obligationen zu bedienen. Andererseits aber erhielt sie in den ersten zehn Jahren bis incl. 1868 auf Grund der staatsseitigen Zinsgarantien den Fehlbetrag an 960 000 Mk. Reinertrag der Strecken Eisenach-Coburg-Sonneberg. Diese Garantie musste alljährlich und im Ganzen mit 4 845 679 Mk. in Anspruch genommen werden. Die hiernach an die St.-Actien zur Vertheilung gekommene Dividende betrug:

pro	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868
	2,46	2,30	2,33	2,53	2,60	2,60	2,66	2,60	2,60	2,25 %

pro	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878
	1,33	1	3	2,66	1	0	1	0,66	1,33	1,66 %
pro	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
	2	3	3,50	4,50	5	4	2,50	1,75	1,75	3 %.

Nach den ursprünglichen Garantiebedingungen sollten die Zinszuschüsse mit 4 % verzinst und diese Zinsbeträge dem Capital zugeschlagen, die hiernach sich ergebende Summe aber erst aus den Ueberschüssen über 5 % Dividende an die Regierungen zurückgezahlt werden; indes wurde 1882 seitens der Regierungen dieser Zinsfuss mit rückwirkender Kraft auf 2 % ermässigt und die Rückzahlung derartig festgesetzt, dass von dem Ueberschuss über 4½ % Dividende bis zu ½ % des Actiencapitals = 75 103 Mk. die Regierungen vier Zehntheile und die Actionäre als weitere Dividende sechs Zehntheile, von dem etwaigen Rest aber umgekehrt die Regierungen 6/10 und die Actionäre 4/10 erhalten sollten. Nach vorstehender Dividendentabelle konnten solche Rückzahlungen auf die Garantieschuld bisher nur aus den Jahren 1882 und 1883 mit 14 026 Mk. bezw. 54 446 Mk. erfolgen. — Zu erwähnen bleibt hier noch, dass von Eröffnung an bis ult. November 1875 die Thüringische Eisenbahngesellschaft den Betrieb der Werrabahn und andererseits die Werrabahngesellschaft hierauf den Betrieb der anschliessenden Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn bis zu deren Uebergang in den Besitz Preussens am 1. Juli 1890 besorgt hat, in beiden Fällen aber ausschliesslich gegen Berechnung der wirklichen Betriebskosten, so dass Beides auf die finanziellen Verhältnisse der Werrabahn keinen Einfluss hatte. Seit 1. Dezember 1875 hat die Werrabahngesellschaft ihre Bahn in Selbstbetrieb.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888 wie folgt: Statutarischer Reservefonds 561 426 Mk., Bilanzreservefonds 72 319 Mk., der freiwillig geführte Wirthschaftsfonds 246 472 Mk.; andererseits aber betrug die Schuld aus den Zinszuschüssen plus Zinsen an die Regierungen 7 169 562 Mk. An Betriebsmitteln waren zu demselben Zeitpunkt 41 Locomotiven, 67 Personen- und 648 Lastwagen vorhanden, das Beamten- und Arbeiterpersonal zählte 1121 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Meiningen; die Repräsentanten derselben sind der Verwaltungsrath und die Direction; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 15 020 700 Mk. in Stücken à 300 Mk.; je 10 Actien 1 Stimme, Maximalstimmrecht einschliesslich Vertretung 10 Stimmen; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal innerhalb der ersten 6 Kalendermonate in Eisenach, Meiningen, Hildburghausen oder Coburg; Dividendenzahlung vom 1 Juli ab; Verj. 4 Jahre nach Ft. — Pr.-Obligationen ult. 1890 in Umlauf: I. Emission

de 1884: 9 170 400 Mk., Zf. 4 %; II. Emission de 1885: 1 323 000 Mk., Zf. 4 %; III. Emission de 1888: 875 700 Mk., Zf. 3½ %. Diese drei Anleihen in Stücken zu 1500, 600 und 300 Mk.; IV. Emission von 1890: privilegirt 3 000 000 Mk., begeben 1 500 000 Mk. à 1000, 500 und 100 Mk.; Zf. 3½ %. Für sämmtliche Anleihen gleichmässig: Zt. 31. 12. und 30. 6.; Tilgung mit ½ % plus Zinszuwachs und zwar bei Emission I und II seit 1890, bei Emission III von 1893 und bei Emission IV von 1895 ab. Erhöhung der Tilgungsquote bezw. Totalkündigung von Beginn der Amortisation an zulässig. Ausl. im September auf 31. 12.; Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke 11 Jahre nach Ausl. — Zahlstellen: Die sämmtlichen eigenen Kassen; ferner in Berlin: Die Mitteldeutsche Creditbank, Jacob Landau sowie Mendelssohn & Co.; in Coburg: Die Coburg-Gothaische Creditgesellschaft; in Frankfurt a. M.: Die Filiale der Darmstädter Bank für Handel und Industrie und die Mitteldeutsche Creditbank; in Gotha: B. M. Strupp; in Leipzig: Becker & Co.; in Meiningen: B. M. Strupp und die Filiale der Mitteldeutschen Creditbank; in München: Röderer & Co. und in Nürnberg: Bloch & Co. — Obligatorische Publicationsorgane: Der Deutsche Reichsanzeiger, die Weimarische Zeitung, die Regierungsblätter von Sachsen-Meiningen und von Sachsen-Coburg-Gotha sowie die Frankfurter Postzeitung. — Dotirung der Fonds: Für den statutarischen und den gesetzlichen Reservefonds zusammen jährlich 120 000 Mk., hiervon $^1/_{20}$ des Reingewinns dem Letzteren und Rest dem Ersteren; der Bilanzreservefonds aufzusammeln auf 10 % des Actiencapitals, bei dem statutarischsn hierüber nichts bestimmt. — Besteuerung und Ankauf: Die Pachtstrecke in Bayern ist steuerfrei, die Eigenthumsstrecken dagegen sämmtlich der Eisenbahnsteuer nach preussischem Gesetz von 1853 unterworfen. Ankauf nach 30 Jahren ab erster Concessionsertheilung je nach Wahl der Gesellschaft entweder gegen Zahlung des verwendeten Anlagecapitals ohne Abzug oder gegen Zahlung des 25fachen Betrages des Durchschnittsüberschusses der Bruttoeinnahmen über die Betriebs- und Unterhaltungskosten innerhalb der letzten fünf Jahre. — Börse: Actien in Berlin, Frankfurt a. M. und Leipzig, Cours ult. 1890: $72,_{50}$ %; 4procentige Pr.-Oblig. in Berlin und Leipzig, Cours ult. 1890: $100,_{25}$ %; 3½procentige Pr.-Oblig. nicht notirt. — Dividende pro 1889: 3 %.

Geographie. Die Gesammtlänge von Stamm- und Zweigbahnen des Werrabahnunternehmens beträgt einschliesslich der bayerischen Pachtstrecke ult. 1890: $204,_{08}$ km; hiervon entfallen auf das Grossherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach $17,_{73}$ km, auf das Herzogthum Sachsen-Meiningen $121,_{59}$ km, auf das Herzogthum Sachsen-Coburg $45,_{45}$ km, auf Bayern $8,_{06}$ km und auf preussische Exclaven $11,_{85}$ km. Sämmtliche Strecken liegen auf dem Thüringer Walde.

Die Hauptbahn ist einschliesslich der Pachtstrecke 153 km lang, beginnt in Eisenach auf dem preussischen Staatsbahnhofe, durchbricht bald darauf in einem 578 m langen Tunnel das Gebirge, geht in südlicher Richtung über Marksuhl, tritt dann auf meiningensches Gebiet über, überbrückt vor Salzungen die Werra und begleitet dieselbe von hier ab unter mehrmaligem Uferwechsel bis zur Station Eisfeld, woraus sich nun eine südöstliche Hauptrichtung ergiebt. Bei Salzungen nimmt sie westlich die schmalspurige Feldabahn auf, entsendet bei Immelborn eine Zweigbahn nordöstlich nach Liebenstein, empfängt bei Wernshausen die jetzt preussische Staatsbahn östlich von Schmalkalden, führt über Wasungen und trifft auf die Hauptstadt Meiningen. Hier geht südwestlich die im Besitz von Meiningen und Bayern befindliche, aber in bayerischem Betrieb stehende Linie nach Schweinfurt ab. Bei der nächsten Station Grimmen-

thal kreuzt die Werrabahn die preussische Staatsbahn Neudietendorf-Ritschenhausen, entsendet bei Themar eine Zweigbahn östlich nach Schleusingen, nimmt bei Hildburghausen und Eisfeld die schmalspurigen meiningenschen Staatsbahnstrecken südlich von Friedrichshall und nördlich von Unterneubrunn auf, verlässt bei Eisfeld die Werra, wendet sich nun mehr nach Süden, tritt bald darauf in das Herzogthum Coburg ein und trifft auf die Stadt Coburg. Hier geht eine Zweigbahn nordöstlich über Sonneberg nach Lauscha ab, und nordwestlich nach Rodach ist eine solche zum Bau vorbereitet. Von Coburg aus benutzt die Werrabahn auf 5 km das Thal der Itz, wendet sich dann scharf nach Osten und führt an der Grenze entlang auf coburgischer Seite bis Ebersdorf, wendet sich hier wieder scharf nach Süden, tritt kurz darauf auf bayerisches Gebiet und mündet unter Ueberbrückung des Main auf Station Lichtenfels in die bayerische Staatsbahnlinie Bamberg-Hof. Das Eigenthum der Werrabahn endet, wie schon mehrfach gesagt, auf der bayerischen Grenze, und die in Bayern gelegene, bereits bei den bayerischen Staatsbahnen auf Seite 603 unter f. geographisch behandelte Endstrecke ist Eigenthum des bayerischen Staats, steht aber pachtweise in alleiniger Benutzung der Werrabahn. — Die ganze Bahn ist eingleisig; das Maximum der Steigungen bezw. des Gefälls stellt sich auf den einzelnen Theilstrecken wie folgt: Eisenach-Salzungen 1 : 50, Salzungen-Meiningen 1 : 160, Meiningen-Coburg-Lichtenfels 1 : 100.

An eigenen Zweigbahnen hat die Werrabahn folgende:

a. Immelborn-Liebenstein ist 7 km lang, hat nordöstliche Richtung, liegt mit der Anfang- und Endstrecke auf meiningenschem Gebiet, mit ihrem mittleren Theil aber in der preussischen Exclave Barchfeld und findet bei dem Badeorte Liebenstein ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 40 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

b. Themar-Schleusingen, benutzt zunächst auf 2 km die Gleiseanlagen der Hauptbahn, zweigt dann in östlicher Richtung von dieser ab und führt bei einer Neubaulänge von 9 km im Thal des Flüsschens Schleuse, bald auf preussisches Gebiet (Exclave Schleusingen) übertretend, bis zur Stadt Schleusingen, wo sie ohne weitere Fortsetzung bleibt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat eine Maximalsteigung von 1 : 100 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

c. Coburg-Sonneberg-Lauscha ist 38 km lang, zweigt in nordöstlicher Richtung von der Hauptbahn ab, benutzt bis Oeslau das Thal der Itz, dann das der Rötha, führt über Neustadt an der Heide, tritt kurz darauf auf meiningensches Gebiet über, verlässt bei Sonneberg das genannte Flussthal, wendet sich dann nach Nordwesten, tritt hierbei in das Steinachthal, führt über den Flecken Steinach und endet bei dem Dorfe Lauscha. Die Theilstrecke Coburg-Sonneberg, schon gleichzeitig mit der Hauptbahn gebaut, ist als Vollbahn hergestellt und steht auch in Vollbetrieb, Sonneberg-Lauscha dagegen ist als normalspurige Secundärbahn ausgeführt und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben. Coburg-Sonneberg hat eine Maximalsteigung von 1 : 63 und Sonneberg-Lauscha eine solche von 1 : 40.

Westersteder Eisenbahn.

Geschichte. Der im Haupttheil des Grossherzogthums Oldenburg gelegene Flecken Westerstede war durch Erbauung der Linie Oldenburg-Leer, durch welche die über Westerstede führende Chaussee selbstredend ihren Verkehr verloren hatte, in ihren Erwerbszweigen erheblich geschädigt. Dies gab Veranlassung zum Bau einer Bahn von Westerstede südlich nach Station Ocholt der Leerer Linie. Dieselbe wurde Gegenstand eines Actienunternehmens und mit Concession vom 22. Dezember 1874 als Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 0,75 m hergestellt. Sie ist also der Zeit nach die zweite Schmalspurbahn Deutschlands mit vollem öffentlichen Verkehr gewesen (die schmalspurige Brölthalbahn stammt schon aus dem Jahre 1860 mit Einführung des Personenverkehrs in 1872). Das gesellschaftsseitige Anlagecapital wurde auf 58 800 Mk. St.-Actien Lit. B, 45 000 Mk. Pr.-Actien Lit. A und auf $4^1/_2$ procentige Obligationen zum Maximalbetrage von 90 000 Mk. festgesetzt, doch sind von Letzteren ursprünglich nur 60 600 Mk., 1888 aber noch 3600 Mk., im Ganzen also bis jetzt 64 200 Mk. ausgegeben worden. Ausserdem erhielt die Gesellschaft von der Gemeinde Westerstede eine Subvention à fonds perdu von 30 000 Mk. Die Bauausführung erfolgte mit Baubeginn im April 1875 durch die Oldenburgische Staatsbahnverwaltung für Rechnung der Gesellschaft und die Eröffnung der 7 km langen Bahn am 1. September 1876. Hiernach stellt sich bei 168 000 Mk. verwendetem gesellschaftsseitigen Anlagecapital die kilometrische Belastung auf 24 000 Mk. Auch der Betrieb erfolgt seit Eröffnung durch die oldenburgische Staatsbahnverwaltung à conto der Gesellschaft gegen Berechnung der wirklichen Betriebsausgaben ohne Ansatz eines Beitrages zur allgemeinen Verwaltung. Gleichzeitig hat die Regierung die volle Zinsgarantie für die begebenen Obligationen bis zu einem Capitalhöchstbetrage von 90 000 Mk. übernommen, wobei zu bemerken, dass seit dem 1. Januar 1888 der Zinsfuss der Obligationen von $4^1/_2$ auf $3^1/_2$ % herabgesetzt ist, dass bei Vertheilung des Betriebsüberschusses die Obligationen erst hinter der festen Verzinsung der Pr.-Actien mit 5 % rangiren, und endlich, dass eine Rückzahlung der Zinszuschüsse erst aus dem Ueberschuss über $4^1/_2$ % der St.-Actien zu erfolgen hat. — Die Hauptseite des Verkehrs bildet von Anfang an und noch gegenwärtig der Personenverkehr, indem Westerstede einer regeren Gewerbthätigkeit entbehrt. Derselbe setzte im ersten vollen Betriebsjahr 1877 mit 25 504 Personen und 8082 Mk. Einnahme ein, hat später stets

bessere Resultate ergeben, ist aber bis 1883 vielfachen Schwankungen unterworfen gewesen und erst von 1884 an ununterbrochen bis auf 33 625 Personen bezw. 9217 Mk. in 1888 gestiegen. Bei dem Güterverkehr zeigen sich solche Schwankungen bis 1888 mit einem Minimum von 1448 Tonnen und 2293 Mk. Transporteinnahme in 1882 und einem Maximum von 2653 Tonnen in 1879 bezw. 4564 Mk. Einnahme in 1888. Bei der Gesammtbruttoeinnahme liegen die Grenzen zwischen 10 988 Mk. in 1877 und 14 251 Mk. in 1878. Die Betriebsausgaben haben sich ziffermässig zwischen 7309 Mk. in 1886 und 8577 Mk. in 1878 bewegt, während hierbei gegenüber den Bruttoeinnahmen die Grenzen zwischen 51,99 % in 1885 und 67,36 % in 1877 liegen. Zur Verzinsung der Obligationen musste die Regierung für die Jahre 1881 bis 1884 und dann für 1887 Zuschüsse zwischen 192 Mk. und 955 Mk., im Ganzen aber solche von 3054 Mk. leisten. Die Pr.-Actien konnten stets die statutenmässige Dividende von 5 % erhalten, bei den St.-Actien aber waren solche eine Ausnahme, dieselben erhielten nur für 1877: 1 %, für 1878: 0,37 % und für 1886: 1,50 %. — Gegenüber diesen wenig günstigen Resultaten hofft die Gesellschaft inhaltlich der aus dortigen Kreisen uns zugegangenen Mittheilungen zuversichtlich auf Verstaatlichung der Bahn, Umbau auf Normalspur und Verlängerung nördlich an die seitens der Regierung in der Landtagssession 1890/91 zur Ausführung beschlossenen Linie Varel-Neuenburg.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888 wie folgt: Erneuerungsfonds 4215 Mk. und Bilanzreservefonds 1194 Mk. An Betriebsmitteln sind 2 Locomotiven, 3 Personen- und 6 Lastwagen vorhanden; das Beamten- und Arbeiterpersonal wird von der Staatsbahnverwaltung gestellt.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Westerstede; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: St.-Actien Lit. B 58 800 Mk., Pr.-Actien Lit. A 45 000 Mk., Beide in Stücken zu 300 Mk.; beide Actiensorten haben gleiches Stimmrecht und zwar zunächst je 3 Actien 1 Stimme, 7—10 Actien die dritte Stimme und weiter herauf je 5 Actien 1 Stimme bis zu einem Maximum von 20 Stimmen; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal innerhalb der ersten vier Kalendermonate; Dividendenberechtigung: Pr.-Actien 5 %, dann nach Verzinsung der Obligationen mit 3½ %, St.-Actien bis 4½ %, demnächst Tilgung der Garantiezuschüsse, weiter beide Actien nochmals bis zu 5 %, von einem weiteren Mehr die Hälfte zur Tilgung der Obligationen und die andere wieder als Dividende unter beide Actiensorten gleichmässig pro rata der Beträge. Von einer etwaigen Nachzahlung betreffs der ersten 5 % an die Pr.-Actien enthalten die Statuten Nichts, doch ist dieser Procentsatz auch nicht gefährdet. Bei Auflösung der Gesellschaft

gehen Pr.-Actien den St.-Actien vor. Dividendenzahlung nach besonderer Bekanntmachung, Verj. 5 Jahre nach Ft. — Pr.-Obligationen ult. 1890 in Umlauf: 64 200 Mk. à 300 Mk.; Zf. $3^1/_2$ %; Zt. 2. 1. und 1. 7. Tilgung erfolgt auf dem Wege der Kündigung zu 105 %, jedoch erst aus den Ueberschüssen über 10 % Dividende an die Pr.-Actien und $9^1/_2$ % an die St.-Actien, hiernach also überhaupt nicht in Aussicht, doch ist auch einfache Totalkündigung vorbehalten; Verj. der Zinsen 5 Jahre nach Ft., eine solche der gekündigten Stücke nicht vorgesehen. — Zahlstelle: Die Oldenburgische Landesbank in der Hauptstadt Oldenburg. — Obligatorische Publicationsorgane: Der Deutsche Reichsanzeiger, der Oldenburgische Anzeiger und der in Westerstede erscheinende „Ammerländer“. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds jährlich mit 900 Mk., aufzusammeln auf 15 000 Mk.; Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Gesammtcapitals. — Besteuerung und Ankauf: Die Gesellschaft ist durchaus steuerfrei und ein Ankaufsrecht seitens des Staats nicht vorbehalten. — Börse: Nicht eingeführt. — Dividende pro 1889: St.-Actien 1,50 %, Pr.-Actien 5 %.

Geographie. Die Bahn ist 7 km lang und führt von dem Staatsbahnhofe Ocholt der Linie Oldenburg-Leer in nördlicher Richtung ohne jedes Terrainhinderniss bis zum Flecken Westerstede. Sie ist als Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 0,75 m gebaut, benutzt auf 2,90 km öffentliche Strassen, hat eine Maximalsteigung von 1 : 300 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Westholsteinische Eisenbahn.

(Neumünster-Heide-Tönning).

(Nach Abschluss des zweiten Theils dieses Werkes käuflich in den Besitz des preussischen Staats übergegangen.)

Bald nach Einverleibung der Elbherzogthümer in den preussischen Staat wurde das Project zum Bau einer Bahn quer durch Holstein von der Westküste bei Tönning über Heide und Neumünster nach Lübeck mit Zweigen nach Meldorf, Itzehoe und Oldesloe aufgestellt. Dasselbe kam damals jedoch nicht über das Stadium der allgemeinen Vorarbeiten hinaus und ist in dieser Ausdehnung überhaupt nicht zur Ausführung gekommen. Indes bemächtigten sich die interessirten Kreise 1870 des Theilprojects Neumünster-Heide-Tönning mit Anlehnung in Neumünster an die Altona-Kieler Eisenbahn im lokalen Interesse des nordwestlichen Theils des Herzogthums Holstein, welcher bis dahin jeder Eisenbahnverbindung entbehrte, jedoch vergingen der Geldfrage wegen bis zur Verwirklichung auch dieses Projectes wieder noch mehrere Jahre. Erst nachdem 1874 vom Verein der deutschen Eisenbahnverwaltungen für den Bau und Betrieb von secundären Eisenbahnen besondere Normen aufgestellt und seitens des preussischen Staats sowie der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft die Uebernahme von Actien gesichert war, bildete sich eine Actiengesellschaft unter obigem Namen und erhielt unterm 21. Juli 1875 die Concession zum Bau und Betrieb einer secundären Eisenbahn von Neumünster über Heide nach Tönning. Da letztere Stadt auf dem jenseitigen rechten Eiderufer liegt, und die Ueberbrückung des an dieser Stelle schon sehr breiten Flusses mit unverhältnissmässigen Kosten verbunden gewesen wäre, so wurde die Bahn nur bis Karolinenkoog auf dem linken Eiderufer gebaut und die Verbindung mit Tönning durch Errichtung einer

Dampffähre hergestellt, bei welcher sich der Staat noch besonders mit zwei Dritttheilen der Anlagekosten betheiligte. Das Anlagecapital der Gesellschaft wurde auf 1 962 300 Mk. St.-Actien und 1 787 700 Mk. Pr.-St.-Actien = 3 750 000 Mk. festgesetzt, wovon der Staat 468 900 Mk., die ehemalige Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft 300 000 Mk., die interessirten Kreise, Städte und Gemeinden im Ganzen aber 1 933 500 Mk. übernahmen. — Der Bau begann im Mai 1876 und die Eröffnung der 78 km langen Strecke bis Karolinenkoog erfolgte am 22. August 1877. Der Fährbetrieb über die Eider nach Tönning war zunächst nur ein provisorischer, die Dampffähre konnte erst am 6. August 1878 in Betrieb genommen werden; an den Anlagekosten, jährlichen Einnahmen und Ausgaben dieser participirte die Eisenbahngesellschaft mit 1 Dritttheil, der Staat mit 2 Dritttheilen. — Schon am 1. November 1878 erstand der Bahn durch Eröffnung der Linie Heide-Wesselburen eine Zweigbahn; dieselbe war als selbständiges Unternehmen von einer besonderen Gesellschaft hergestellt worden, doch hatte die Westholsteinische Eisenbahngesellschaft 90 000 Mk. Actien dieser sowie den Betrieb unter Berechnung der wirklichen Kosten übernommen. Bald aber zeigte sich die vollständige Verschmelzung als im Interesse beider Gesellschaften liegend, und so erwarb die Westholsteinische Gesellschaft die 10,80 km lange Bahn per 1. April 1881 für 480 000 Mk. einschliesslich der schon in ihrem Besitz befindlichen Actien zu Eigenthum (cfr. Seite 515/16). Hierauf verlängerte sie mit Concession von 1883 diese Linie von Wesselburen südlich nach dem Nordseebade Büsum und übergab die 9,90 km lange Strecke nach nur sechswöchentlicher Bauzeit am 1. November 1883 dem Verkehr. — Zum Ankauf der Wesselburener Bahn, zum Bau von Wesselburen-Büsum, zu Erweiterungsbauten und Vergrösserung der Fähranlagen sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel hatte die Gesellschaft 1880 eine 4½ procentige Anleihe von 700 000 Mk. in Pr.-Obligationen, 1883 bei der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft ein dreiprocentiges Anlehen von 21 000 Mk. und bei der Provinz Schleswig-Holstein ein unverzinsliches, aber planmässig zu amortisirendes Anlehen von 90 000 Mk., ferner 1889 eine 4 procentige Anleihe von 150 000 Mk. in Pr.-Obligationen aufgenommen sowie bereits 1885 ihr Actiencapital um 150 000 Mk. St.-Actien und 99 000 Mk. Pr.-St.-Actien erhöht. Damit erreichte das Gesammtanlagecapital den Betrag von 4 960 000 Mk., und die Ausdehnung der Bahn bezifferte sich einschliesslich der Anlagen auf beiden Seiten der Fähre mit 1,10 km auf 99,80 km, so dass die kilometrische Belastung 49 699 Mk. betrug. — Was nun die Gestaltung des Verkehrs anbelangt, so erstand der Bahn schon bald nach ihrer Eröffnung durch die am 1. November 1878 dem Betriebe übergebene Linie Itzehoe-Heide der Holsteinischen Marschbahn eine gewichtige Concurrenz, welche ihr nicht allein die Entwickelungsjahre doppelt erschwerte, sondern sie auch dauernd geschädigt hat. Die Haupteinnahmequelle hat stets der Güterverkehr gebildet, und da derselbe vorzüglich auf die Landwirthschaft und Viehzucht des eigenen Gebiets basirt ist, so war die Rentabilität des Unternehmens hauptsächlich von den Ernteausfällen abhängig. Dieselbe zeigt sich in folgender Dividendentabelle:

pro	1877/79 18 Monate	79/80	80/81	81/82	82/83	83/84	84/85	85/86	86/87	87/88	88/89
St.-Actien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,50	1 %
Pr.-St.-Actien	4	3	2	2,66	2,33	4	4,50	4,50	4,50	4,50	4,50 %

Hierbei ist zu bemerken, dass die Pr.-St.-Actien eine Vorzugsdividende von 4½ %, jedoch ohne Recht auf Nachzahlung zu beanspruchen hatten.

Im Jahre 1890 trat der Staat mit der Gesellschaft wegen käuflicher Uebernahme ihres Unternehmens in Verhandlung, und diese führte dahin zum Abschluss, dass die Bahn laut Gesetz vom 9. Mai mit Rechnung von 1. April am 1. Juli 1890 in Verwaltung und Betrieb des Staats überging, wobei sie der Eisenbahndirection Altona unterstellt wurde. Die Angaben über Kaufpreis und Umtausch der Actien sind auf Seite 761/62 zu finden, und geographisch ist die Bahn bereits auf Seite 786 unter C 5. und 5 a. behandelt.

Wismar-Karower Eisenbahn.

Geschichte. Schon wiederholt hatten wir Veranlassung, darauf hinzuweisen, dass im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin nach Erlass der Normativbestimmungen über die Bewilligung von Landesbeihülfen zum Bau von Secundärbahnen in 1879 bis zu den grossen Eisenbahnverstaatlichungen des Jahres 1890 zahlreiche neue Eisenbahnunternehmungen entstanden sind. Zu diesen gehört auch das hier in Rede stehende. Die unter obigem Namen neu gebildete Actiengesellschaft erhielt unterm 22. Dezember 1886 die Concession zum Bau und Betrieb einer normalspurigen Secundärbahn von Hornstorf bei Wismar südöstlich über die Städte Warin, Brüel, Sternberg und Goldberg nach dem durch Kreuzung der Mecklenburgischen Südbahn und der Güstrow-Plauer Eisenbahn gebildeten Knotenpunkt Karow. Das gesellschaftsseitige Anlagecapital wurde auf 1 770 000 Mk. in Actien einer Sorte und auf 1 000 000 Mk. 4procentige Pr.-Obligationen festgesetzt, wozu noch eine zinsfreie und nur bedingungsweise, aus dem Reinüberschuss über 5 % Dividende zurückzuzahlende Landesbeihülfe von 966 110 Mk. kam. Von den Actien übernahmen die interessirten Städte und Gemeinden im Ganzen 748 000 Mk. und der Eisenbahnunternehmer Lenz in Stettin 912 000 Mk. Bauausführung und Beschaffung der Betriebsmittel wurde dem genannten Eisenbahnunternehmer für 3 498 000 Mk. in Generalentreprise übertragen, der Grunderwerb aber durch die Gesellschaft selbst besorgt. Der Bau hatte mit vorläufiger Genehmigung bereits vor Concessionsertheilung begonnen, und die Eröffnung der 71,61 km langen Bahn erfolgte am 14. November 1887. Behufs selbständiger Einführung ihrer Züge in Wismar hat die Gesellschaft die 5,42 km lange Strecke Hornstorf-Wismar der Linie Wismar-Rostock gegen Ueberlassung der auf diese entfallenden Bruttoeinnahmen, mindestens aber gegen Zahlung von jährlich 20 000 Mk. in Mitbenutzung, und es ergiebt sich somit eine Betriebslänge von 77,03 km. Das Verhältniss des gesellschaftsseitigen Anlagecapitals zur Eigenthumslänge erbringt eine kilometrische

Belastung von 38 123 Mk., wobei zu bemerken, dass ein beträchtlicher Theil des erforderlichen Terrains kostenlos hergegeben worden war.

Auch der Betrieb wurde von Eröffnung an pachtweise an Lenz überlassen. Inhaltlich des bis ult. 1902 reichenden Pachtvertrages erhält der Pächter die gesammte Bruttoeinnahme, hat seinerseits dagegen alle Betriebsausgaben und die Dotirung der Fonds bis zu einer Summe von 32 000 Mk. herauf zu tragen und an die Gesellschaft bei einer Jahresbruttoeinnahme bis zu 327 000 Mk. (= 4566 Mk. pro 1 km) herauf ein Pachtfixum von 104 000 Mk. zu zahlen, wodurch die Bedienung der Pr.-Obligationen und eine Dividende von 3 % an die St.-Actien gesichert ist; bei einer Bruttoeinnahme über 327 000 Mk. aber erhält die Gesellschaft von dem Mehr noch $^4/_5$ und der Pächter $^1/_5$. Andererseits bleibt die Gesellschaft jedoch für die Fehlbeträge an 327 000 Mk. Bruttoeinnahme mit ihrem Antheil an einer höheren Bruttoeinnahme späterer Pachtjahre dem Pächter haftbar. In Folge der grossen Eisenbahnverstaatlichungen und speciell der Wismar-Rostocker Eisenbahn ist die grossherzogliche Regierung bezw. die Staatsbahnverwaltung der Grossherzoglichen Friedrich-Franz-Eisenbahn per 1. Januar 1890 an Stelle des bisherigen Pächters in den unveränderten Pachtvertrag eingetreten.

Was nun die Gestaltung des Verkehrs anbelangt, so gründet sich dieser vorläufig noch hauptsächlich auf die in ganz Mecklenburg allerdings hochentwickelte Landwirthschaft und Viehzucht. — Mit Rücksicht darauf, dass durch den Wechsel in der Betriebsführung der 1. Januar 1890 gewissermassen einen Abschnitt bildet, nehmen wir hier noch das Betriebsjahr 1889 mit in die Besprechung hinein. Der Personenverkehr ist von 124 137 Personen und 84 558 Mk. Einnahme in 1888 auf 130 240 Personen bezw. 88 311 Mk. in 1889 und der Güterverkehr von 39 269 Tonnen mit 75 098 Mk. Transporteinnahme auf 44 250 Tonnen bezw. 84 959 Mk., die Gesammtbruttoeinnahme aber von 173 879 auf 190 246 Mk. gestiegen. Für beide Jahre hat demnach die Gesellschaft nur das Pachtfixum von je 104 000 Mk. erhalten; da aber noch Grunderwerbskosten nachträglich zu decken waren, so hat sie pro 1888 bloss 1 % Dividende, pro 1889 dagegen die in dem Pachtvertrage in Aussicht genommenen 3 % vertheilt. Die Betriebsausgaben, bei welchen nach dem Charakter des Vertrages die Gesellschaft nicht interessirt ist, haben 1888 mit 168 183 Mk. 96,72 % und in 1889 mit 174 853 Mk. 91,90 % der Bruttoeinnahme betragen. Hiernach hat der Betriebspächter zur Erfüllung seiner Zahlungsverbindlichkeiten an die Ge-

sellschaft 125 304 Mk. bezw. 108 384 Mk. zuschiessen müssen. Betreffs der Fehlbeträge aus diesen beiden Jahren an einer jährlichen Bruttoeinnahme von 327 000 Mk. mit zusammen 289 875 Mk. ist bei dem Wechsel in der Betriebspacht per 1. Januar 1890 zwischen dem früheren Pächter und der grossherzoglich mecklenburgischen Staatsbahnverwaltung Regelung erfolgt.

Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1889 wie folgt: Erneuerungsfonds 38 248 Mk., Reservefonds I 4000 Mk., Reservebaufonds 4790 Mk. An Betriebsmitteln waren 4 Locomotiven, 6 Personen- und 32 Lastwagen vorhanden, doch hatten zur Bewältigung des Verkehrs seitens des Betriebsführers in 1889 dauernd 49 Güterwagen beigestellt werden müssen. Das Beamten- und Arbeiterpersonal zählte 98 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Wismar; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 1 770 000 Mk. à 1000 Mk.; jede Actie eine Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 4. und 30. 6.; Dividendenzahlung spätestens von 1. 8. ab; Verj. 4 Jahre nach Ft. — Pr.-Obligationen ult. 1890 in Umlauf: 989 300 Mk. à 500 und 100 Mk.; Zf. 4 %; Zt 2. 1. und 1. 7.; Tilgung jährlich mit ½ % plus Zinszuwachs; Ausl. Anfang des Jahres; Auszahlung 1. 7.; Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke 11 Jahre nach Ausl.; Erhöhung der Tilgungsquote und Totalkündigung schon jetzt zulässig. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse in Wismar, ferner in Berlin: Die Berliner Handelsgesellschaft und das Bankhaus Meyer Cohn; in Schwerin: Die Mecklenburgische Hypotheken- und Wechselbank und deren Agenturen in Sternberg und Goldberg i. M. — Obligatorische Publicationsorgane: Der Deutsche Reichsanzeiger und die Mecklenburgischen Anzeigen. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds und Reservefonds I nach Regulativ, Letzterer gegenwärtig mit 3000 Mk. jährlich und aufzusammeln auf 100 000 Mk.; Reservebaufonds nach Ermessen des Aufsichtsraths, gegenwärtig stets mit 5000 Mk. und aufzusammeln auf 50 000 Mk.; Reservefonds II (Bilanz-) wird nur rechnerisch mit ausgeloosten Obligationen belegt. — Besteuerung und Ankauf: Eisenbahnsteuer nach dem mecklenburgischen Gesetz vom 21. 1. 1881 (siehe Seite 81). Ankaufsrecht des Staats und Verpflichtung zum Umbau auf Vollbahn genau wie bei der Mecklenburgischen Südbahn (s. S. 1198). Ausserdem muss aber auch die Gesellschaft auf Anfordern des Ressortministeriums ohne Umbau zur Vollbahn den Betrieb der Bahn an die Verwaltung einer anschliessenden Bahn überlassen gegen Zahlung einer jährlichen Rente in Höhe der durchschnittlichen Reineinnahme der letzten fünf Jahre. Es ist dies bislang die einzige Concession seitens Mecklenburg-Schwerins, in welcher diese letztere Bedingung aufgenommen ist, doch dürfte sie gegenstandslos sein, da die Bahn bereits in Staatsbahnbetrieb steht. — Börse: Actien nicht eingeführt; Pr.-Oblig. in Berlin, Cours aber schon lange nicht notirt.

Geographie. Die Bahn ist 71,61 km lang, liegt innerhalb des norddeutschen Tieflandes auf der mecklenburgischen Seenplatte und gehört der politischen Eintheilung nach dem Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin an. Sie beginnt auf dem durch die Staatsbahnlinie Güstrow-Plau und die Mecklenburgische Südbahn

gebildeten Eisenbahnknotenpunkt Karow, führt in nordwestlicher Richtung über die Städte Goldberg, Sternberg und Brüel, überschreitet kurz vor Letzterer, bei Weitendorf, die Warnow, schneidet bei Blankenberg die mecklenburgische Staatsbahnstrecke Lübeck-Güstrow-Neubrandenburg, führt dann noch über Warin und Neukloster und mündet bei Hornstorf in die Staatsbahnlinie Rostock-Wismar, auf der ihre Züge selbständig bis Wismar durchgeführt werden. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat auf 31 km Steigungen über 1 : 100 bis 1 : 90 herauf und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Wismar-Rostocker Eisenbahn.

(Nach Abschluss des zweiten Theils dieses Werkes käuflich in den Besitz des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin übergegangen.)

Die beiden Seestädte Wismar und Rostock waren bereits bei der ersten Bahnanlage seitens der alten Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft (s. Seite 415 u. ff.) in das Schienennetz gezogen worden, ihre eigene gegenseitige Verbindung war hierbei aber nur nebensächlich und erlitt den erheblichen Umweg über Bützow-Kleinen. Deshalb und um dem zwischen den beiden Städten gelegenen Landstrich, besonders auch dem bekannten Badeort Doberan, Eisenbahnverbindung zu geben, constituirte sich 1882 eine besondere Actiengesellschaft und erhielt unterm 19. Juli 1883 die Concession zum Bau und Betrieb einer normalspurigen Secundärbahn von Wismar über Neubukow, Kröpelin und Doberan nach Rostock. Das gesellschaftsseitige Anlagecapital wurde auf 2 070 000 Mk. in Actien einer Sorte festgesetzt, wovon die interessirten fünf Städte im Ganzen 754 000 Mk. und der Eisenbahnunternehmer Lenz in Stettin 711 000 Mk. übernahmen, und ausserdem erhielt die Gesellschaft eine zinsfreie, nur bedingungsweise aus den Jahresreinüberschüssen über 5 % Dividende zurück zu zahlende Landesbeihülfe von 838 000 Mk. Bauausführung und Beschaffung der Betriebsmittel übernahm der genannte Eisenbahnunternehmer für 2 740 260 Mk. in Generalentreprise, den Grunderwerb aber besorgte die Gesellschaft selbst. Der Bau war schon mit vorläufiger Genehmigung im April 1883 begonnen worden, und so konnte nach Eröffnung der ersten Theilstrecke Rostock-Doberan am 27. Juli, die ganze 58,80 km lange Bahn am 22. Dezember 1883 dem Verkehr übergeben werden. — Mit Rücksicht auf die strategische Bedeutung der Linie als Mittelglied der Küstenbahn hatte die Militärverwaltung des Reichs bezüglich der Bauausführung besondere, über den üblichen Bau der Secundärbahnen hinausgehende Forderungen gestellt, und die an die nunmehrige Friedrich-Franz-Eisenbahn für Umbau ihrer Bahnhöfe Wismar und Rostock behufs Einführung der neuen Linie zu zahlenden Beträge sowie die Grunderwerbskosten überschritten bei Weitem den Voranschlag. — Die hieraus sich ergebenden eigenen Mehrarbeiten führte Lenz auf Credit aus und die zur Deckung der übrigen Mehrkosten erforderlichen Beträge lieh er der Gesellschaft in baar, so dass sich für diese aus der ersten Anlage der Bahn bereits eine Schuld von 230 400 Mk. an den Bauunternehmer ergab. — Auch der Betrieb wurde auf ursprünglich 15 Jahre zunächst pachtweise an Lenz übertragen, wobei dieser die volle Bruttoeinnahme erhielt, seinerseits aber alle Betriebsausgaben, die Verpflichtungen aus Unfall- und Haftpflichtsachen sowie die Dotirung der Fonds zu tragen und an die Gesellschaft ein jährliches Pachtfixum von 66 600 Mk zu zahlen hatte, durch welches den Actien

eine Dividende von 3 % gesichert wurde. Dieser Pachtsatz verstand sich bei einer Bruttoeinnahme bis 266 000 Mk. (= 4530 Mk. pro 1 km) herauf. Bei einer höheren Jahresbruttoeinnahme sollte von dem Mehr zunächst der Pächter die laufenden und rückständigen vierprocentigen Zinsen und $^1/_4$ % Tilgungsquote der Bauschuld erhalten, nach völliger Abtragung dieser aber die Bruttomehreinnahme mit vier Fünftheilen an die Gesellschaft und mit $^1/_5$ an den Pächter vertheilt werden; andererseits aber blieb die Gesellschaft für die Fehlbeträge an einer Jahresbruttoeinnahme von 266 000 Mk. mit ihren Antheilen an einer höheren Bruttoeinnahme späterer Pachtjahre haftbar. Um sich von diesen verwickelten und drückenden, bereits vorhandenen und aus der letzten Bedingung event. entstehenden Schuldverbindlichkeiten zu befreien, nahm die Gesellschaft 1888 eine 4 procentige Anleihe von 500 000 Mk. auf, zahlte hieraus als Pauschalabfindung für alle seine Forderungen aus Bau und Betrieb an Lenz 302 000 Mk. und vereinbarte mit diesem per 1. Januar 1888 einen neuen Betriebsüberlassungsvertrag, inhaltlich dessen dieser den Betrieb nur noch für Rechnung der Gesellschaft führte, ihr hierbei aber die Bedienung der neuen Anleihe, die Dotirung der Fonds, die Bestreitung der eigenen inneren Verwaltungskosten und eine Dividende von 3 % an die Actien garantirte, ohne Anspruch auf Vergütung etwaiger Fehlbeträge irgend welcher Art zu haben, und als Gegenleistung sollte er vom weiteren Reinüberschuss $^1/_5$, die Gesellschaft aber wie früher $^4/_5$ erhalten. Mit vorstehender Anleihe erreichte das gesellschaftsseitige Anlagecapital die Höhe von 2 570 000 Mk. = 43 707 Mk. pro 1 km.

Was nun die Gestaltung des Verkehrs anbelangt, so ist schon aus der Vermehrung der Betriebsmittel von ursprünglich 4 Locomotiven, 7 Personen- und 27 Lastwagen auf 5 bezw. 15 und 48 Stück in der kurzen Zeit des Bestehens zu ersehen, dass sich derselbe über Erwarten gut entwickelt hat. Derselbe erreichte bei alljährlicher Steigerung in dem letzten gesellschaftsseitigen Geschäftsjahr 1888 die Höhe von 227 510 Personen und 44 551 Tonnen Frachten mit 188 910 bezw. 95 729 Mk. Einnahme und eine Gesammtbruttoeinnahme von 297 871 Mk.; der Güterverkehr hatte hierbei noch mit der Concurrenz des Strassenfuhrwerks zu kämpfen, nach völliger Besiegung dieser und durch die zu erhoffende Anlage von neuen industriellen Etablissements ist aber eine erhöhte Erstarkung desselben bestimmt zu erwarten. Die Betriebsausgaben sind von 75,20 % in 1884 nach und nach bis auf 59,38 % in 1888 herabgemindert worden, das finanzielle Endresultat aber ergab unter der Gültigkeit des ersten Pachtvertrages für den Betriebspächter in den drei Jahren 1884/86 ein Defizit von zusammen 74 944 Mk., 1887 aber einen Reinüberschuss von 19 120 Mk., und das Jahr 1888 bei verändertem Vertrag einen Reingewinn von 1824 Mk. Die Actien erhielten in 1884/87 je 3 %, in 1888 aber 4 % Dividende. — Im Jahre 1886 war der Bahn durch Erbauung einer selbständigen Schmalspurbahn von Doberan nach Heiligendamm ein Zufuhrweg erstanden und 1887 durch Eröffnung der Wismar-Karower Eisenbahn eine neue sichere Einnahmequelle erwachsen, indem die neue Gesellschaft für Mitbenutzung der Strecke Wismar-Hornstorf die auf diese entfallenden Bruttoeinnahmen, mindestens aber jährlich 20 000 Mk. an Wismar-Rostock zu zahlen hatte.

Am 13. März 1890 ist die Bahn bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft mit Rechnung vom 1. Januar 1889 in Eigenthum und Betrieb des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin übergegangen. Hierbei zahlte die Regierung für jede Actie à 500 Mk. 3½ procentige Consols gleichen Nennwerths mit Zinsgenuss vom 1. Januar 1889 ab, wozu noch die volle Anleihe von 500 000 Mk.

kam, welche per 1. Juli 1890 zur Einlösung gegen baar oder Consols gekündigt worden ist, so dass sich der Kaufpreis für den Staat im Ganzen auf 2 570 000 Mk. stellte. An Fonds fielen demselben 126 776 Mk. zu. Die Frist zum Umtausch der Actien war bis zum 12. März 1891 festgesetzt, die bis dahin nicht umgetauschten Actien erhalten nur den Liquidationspreis von rund 435 Mk. baar auf 500 Mk. Nominalwerth. **Wismar-Rostocker Eisenbahnpapiere giebt es hiernach nicht mehr im Verkehr.**

Geographisch ist die Bahn bereits auf Seite 681 unter II mitbehandelt. —

Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Geschichte. Bei der regen Gewerbthätigkeit der Stadt Perleberg wurde es schon lange schwer empfunden, dass diese noch nicht in das Schienennetz gezogen war. Ein grösseres Project, durch welches sie die gewünschte Eisenbahnverbindung erlangt hätte, reifte auch später nicht zur Verwirklichung, und so blieb sie hierin auf sich selbst angewiesen, musste jedoch, da auf eine höhere Rentabilität der beabsichtigten Bahn nicht gerechnet werden durfte, die Angelegenheit vertagen, bis durch Einführung der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung im Jahre 1878 die Möglichkeit eines billigeren Baues und Betriebes gegeben wurde. Nachdem hierauf der Provinziallandtag der Provinz Brandenburg sich überdies noch zur finanziellen Unterstützung des Unternehmens bereit erklärt hatte, beschloss die Stadtgemeinde die Herstellung einer normalspurigen Secundärbahn von Perleberg nach dem Eisenbahnknotenpunkt Wittenberge auf eigene Kosten und erhielt hierzu unterm 17. Juni 1881 die Allerhöchste Concession. Innerhalb der Stadtfeldmark konnte zum grössten Theil städtisches Terrain benutzt werden, Bauausführung und Beschaffung der Betriebsmittel wurde dem Eisenbahnunternehmer Schneider in Berlin in Entreprise übertragen, die Schienen besorgte hierbei aber die Stadt und bediente sich dazu des Eisenbahnunternehmers Bachstein in Berlin; der Erstere erhielt 319 259 Mk. und der Letztere 120 389 Mk., in welcher Summe eine Provision von 10 000 Mk. und Verzugszinsen mit 2936 Mk. enthalten sind. Das ganze Eisenbahnunternehmen kostete der Stadt ursprünglich 505 161 Mk. Zur Deckung dieses Betrages erhielt sie von der damaligen Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, in deren Interesse das Zustandekommen der Bahn als einer neuen Zufuhrstrasse für ihre Linien lag, eine $3^1/_2$ procentige Anleihe von 200 000 Mk. und von der Provinz eine nur bedingungsweise zu verzinsende, nicht rückzahlbare Beihülfe von 45 000 Mk.; den Betrag von 200 000 Mk. brachte sie durch Ausgabe 4procentiger städtischer Obligationen auf und den Rest von 60 161 Mk. entnahm

sie aus ihren disponiblen Mitteln. Im Laufe der Zeit sind dann von dem Eisenbahnunternehmer Schneider noch Erweiterungsbauten im Betrage von 15 872 Mk. auf Credit zur Ausführung gekommen, so dass sich die Gesammtbelastung der Bahn auf 521 033 Mk. und bei einer Länge von $10{,}54$ km für 1 km auf 49 434 Mk. beläuft. Ausserdem ist die Bahn aber auch noch mit einer Annuität von 1290 Mk. belastet für Verzinsung der wegen Einführung der Perleberger Bahn auf Station Wittenberge erforderlich gewesenen Bauausführungen. Die Provinzialbeihülfe ist nur in denjenigen Jahren und zwar bis zu 4 % zu verzinsen, aus welchen der Stadt nach Bedienung der eigentlichen Anleihen noch ein Reinüberschuss verbleibt. Der Bau der neuen Bahn war mit vorläufiger Genehmigung bereits im April 1881 in Angriff genommen worden und die Eröffnung am 15. Oktober 1881 erfolgt Der Betrieb wurde von Anfang an auf die Dauer von 10 Jahren bis zum 1. Oktober 1891 an den Eisenbahnunternehmer Schneider verpachtet. Der Pächter erhält die volle Betriebseinnahme und hat dagegen seinerseits die sämmtlichen Betriebs-, Verwaltungs- und Unterhaltungskosten der Bahn und der Betriebsmittel, sowie die Aufwendungen aus etwaigen Betriebsunfällen zu tragen, in den Erneuerungsfonds jährlich 4000 Mk. und in den Reservefonds 500 Mk. zurück zu legen, für die genügende Anzahl von Betriebsmitteln auch über den Bestand der für die Bahn eigenthümlich beschafften auf eigene Kosten zu sorgen und ferner von der vorstehend erwähnten Annuität die Hälfte mit 645 Mk. sowie ein jährliches Pachtfixum von 14 500 Mk. zu zahlen. Hierbei sollen aber die durch grosse Ueberschwemmungen oder kriegerische Ereignisse veranlassten Beschädigungen der Bahn und zeitweiligen Betriebseinstellungen eine Ermässigung der Pachtsumme bedingen. Die Stadt hat aus der ihr zufliessenden Pachtsumme von 14 500 Mk. die andere Hälfte qu. Annuität mit 645 Mk. zu zahlen, so dass ihr zur Bedienung der Anleihen und schwebenden Schulden im Allgemeinen 13 855 Mk. verbleiben. Diese erfordert aber jährlich 21 517 Mk. Wenn die Stadt sich mit der dieser Summe gegenüber geringen Pacht von 14 500 Mk. begnügen liess, so erklärt sich dies daraus, dass ein derartig guter Verkehr, wie er sich in Wirklichkeit gestaltet hat, nicht im entferntesten zu erhoffen war. Die überaus günstigen Resultate kommen selbstredend dem Betriebspächter zu Gute, während die Stadt aus ihrem anderweitigen Vermögen für die Bahn jährlich etwa 7000 Mk. zuschiessen muss. — Die zurück liegende Betriebszeit ist in zwei Perioden zu trennen, in die Zeit von Eröffnung der Bahn bis zum Schluss des Geschäftsjahres 1884/85, in welcher

sie ohne Fortsetzung in Perleberg war, und in die Zeit seit 1884/85 mit Eröffnung der anschliessenden Prignitzer Eisenbahn Perleberg-Wittstock am 31. Mai 1885. In der ersten Periode hielten sich Personen- und Güterverkehr ungefähr die Wage. Der Erstere bewegte sich zwischen 79 226 Personen mit 39 355 Mk. Einnahme in 1882/83 und 72 249 Personen mit 37 935 Mk. Einnahme, der Letztere stieg von 22 592 Tonnen mit 35 028 Mk. Transporteinnahme bis auf 34 092 Tonnen bezw. 47 961 Mk. und die Gesammtbruttoeinnahme von 76 410 Mk. auf 88 683 Mk. Die Betriebsausgaben wuchsen ziffermässig von 40 630 Mk. in 1882/83 auf 51 528 Mk. in 1884/85, bezw. im Verhältniss zu den Bruttoeinnahmen von $53{,}30$ % auf $58{,}10$ %. Die Eröffnung der Prignitzer Eisenbahn, durch welche die Perleberger Bahn zur Durchgangslinie wurde, hat auf den Personenverkehr keinen wesentlichen Einfluss ausgeübt, im Gegentheil finden wir in dieser Periode das der beförderten Personenzahl nach ungünstigste Jahr mit 70 935 Personen in 1886/87, doch erbrachte 1888/89 das bisherige Maximum mit 85 012 Personen. Die Einnahme aus dem Personenverkehr stellte sich dabei jedoch durchweg besser als in der ersten Periode und betrug in 1888/89: 44 456 Mk. Der Güterverkehr aber hat sich seit der Eröffnung der Anschlussbahn ganz bedeutend gehoben; das Minimum betrug in dieser Periode 62 630 Tonnen und 60 014 Mk. Transporteinnahme und das Maximum 77 181 Tonnen bezw. 69 980 Mk.; er hat sich also, betreffs der transportirten Mengen wenigstens, gegenüber dem Schluss der ersten Periode mehr als verdoppelt. Die Gesammtbruttoeinnahme wies als Minimum 106 774 Mk. und als Maximum 114 866 Mk. auf. Bei den erhöhten Leistungen stiegen ziffermässig freilich auch die Betriebsausgaben, indes stellte sich das Verhältniss zu den Bruttoeinnahmen mit einem Maximum von $53{,}99$ % und einem Minimum von $45{,}45$ % unvergleichlich günstiger als in der ersten Periode. Die hiernach und nach Bedienung der statutenmässigen Fonds verbliebenen Betriebsüberschüsse verzinsten das Anlagecapital der Stadt, wie folgt:

pro 1882/83	1883/84	1884/85	1885/86	1886/87	1887/88	1888/89
$5{,}4$	$5{,}2$	$5{,}7$	$7{,}8$	$8{,}1$	$9{,}7$	$7{,}9$ %,

während das Pachtfixum nur eine Verzinsung von etwa $2^3/_4$ % erbringt. Hieraus erhellt der bedeutende Reingewinn, welchen der Pächter erzielt hat. Ziffermässig beträgt derselbe von Eröffnung an bis einschliesslich 1888/89 die respectable Summe von 161 069 Mk.

Im Interesse eines einheitlichen Betriebes auf der ganzen Linie Wittenberge-Perleberg-Wittstock übernahm, bei entsprechender

Cession seitens des Betriebspächters Schneider vom 31. Mai 1885 an die Prignitzer Eisenbahngesellschaft den Betrieb auch auf der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn, hierbei an Stelle des p. Schneider in den unveränderten Betriebsvertrag eintretend. Da aber der Betrieb der Prignitzer Bahn in einem sogenannten Betriebsgarantieverhältniss wiederum in Händen der Eisenbahnunternehmer Bachstein und Schneider liegt und hierbei der Erstere der eigentliche Betriebsführer ist, so ist in Wirklichkeit dieser der gegenwärtige Betriebspächter der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn. — Da die Bahn nach dem jetzigen Betriebsvertrage der Stadt finanziell bedeutende Opfer auferlegt, dem Betriebspächter aber einen seinem Risico gegenüber ungerechtfertigt hohen Gewinn abwirft und der Verkehr in Zukunft sich noch mehr heben, sicher aber keinen dauernden Rückgang erfahren dürfte, so ist — soweit wir dies haben in Erfahrung bringen können — eine Erneuerung des Pachtvertrages über den 1. Oktober 1891 hinaus auf derselben Grundlage wenigstens ausgeschlossen. — Das Vermögen der für die Bahn zu Gunsten der Stadt geführten Fonds stellte sich ult. 1888/89, wie folgt: Erneuerungsfonds 35 348 Mk. und Reservefonds 3988 Mk. An eigenen Betriebsmitteln waren 2 Locomotiven, 4 Personen- und 7 Lastwagen vorhanden, und das Beamten- und Arbeiterpersonal zählte 28 Köpfe.

Geschäftliches. Die Bahn ist Eigenthum der Stadt Perleberg; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr; für die Bahn wird ein Erneuerungs- und ein Reservefonds geführt, dieselben sind nach besonderem Regulativ zu dotiren und Letzterer auf 10 000 Mk. aufzusammeln. Betreffs eines etwaigen Ankaufs der Bahn seitens des Staats ist dieselbe dem Gesetz von 1838 unterworfen, und ferner ist die Stadt verpflichtet, auf Anfordern des Ressortministers den Betrieb der Bahn gegen Gewährung einer Rente nach dem durchschnittlichen Reinertrage der letzten 5 Jahre, mindestens aber gegen $4^1/_2$ % des Anlagecapitals an die Verwaltung einer anschliessenden Bahn zu überlassen sowie auch die Bahn zur Vollbahn umzubauen oder zu diesem Zweck dieselbe gegen Erstattung des Anlagecapitals einem anderen Unternehmer käuflich oder wenigstens den Betrieb nach den eben angegebenen Sätzen abzutreten.

Geographie. Die Bahn ist 10,54 km lang, liegt im norddeutschen Tieflande und gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Brandenburg an. Sie beginnt auf dem Staatsbahnhofe Wittenberge und führt in nordöstlicher Richtung ohne nennenswerthe Terrainhindernisse bis Perleberg, hier in der Prignitzer Eisenbahn Fortsetzung nach Wittstock und von der an dieser gelegenen Station Pritzwalk aus indirect auch Anschluss an das mecklenburgische Staatsbahnnetz findend. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat ein Steigungsmaximum von 1 : 200 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Worms-Offsteiner Eisenbahn

(siehe Seite 1298).

Zell-Todtnauer Eisenbahn

(siehe Seite 1301).

Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn.

Geschichte. Im lokalen Interesse der am Fuss des Berges Oybin im sächsischen Theil des Lausitzer Gebirges gelegenen gleichnamigen Ortschaft sowie zur erleichterten Ausbeutung der Steinbrüche bei Jonsdorf, welches gleichzeitig als Luftkurort in Aufnahme ist und Leinenindustrie besitzt, bildete sich eine besondere Actiengesellschaft zur Ausführung einer Schmalspurbahn mit 0,75 m Spurweite von Zittau südwestlich über Bertsdorf nach Oybin nebst Zweig von Bertsdorf westlich nach Jonsdorf. Dieselbe erhielt unterm 28. März 1889 die königlich sächsische Concession auf die Dauer von 50 Jahren unter der Bedingung staatsseitigen Betriebes für Rechnung der Gesellschaft. Das Anlagecapital wurde auf 750 000 Mk. in Actien einer Sorte und auf 750 000 Mk. in 4 procentigen Obligationen festgesetzt. Bauausführung und Beschaffung der Betriebsmittel erfolgte mit Baubeginn am 1. Juni 1889 durch die Eisenbahnunternehmer Reymer & Masch in Berlin in Generalentreprise und die Eröffnung von Haupt- und Zweigbahn am 25. November 1890. Die Erstere hat bei Mitbenutzung der Gleiseanlagen der sächsischen schmalspurigen Staatsbahnstrecke Zittau-Markersdorf auf 1,60 km eine eigene Neubaulänge von 10,60 km, und die Zweigbahn ist 3,80 km lang. Die Eigenthumslänge beträgt somit 14,40 km und die kilometrische Belastung demnach 104 165 Mk., doch sollen noch 100 000 Mk. in 4 procentigen Pr.-Obligationen zur Vermehrung der Betriebsmittel aufgenommen werden. Der Betrieb erfolgt, wie schon gesagt, durch die sächsische Staatsbahnverwaltung unter Gestellung des Beamtenpersonals für Rechnung der Gesellschaft, und zwar unkündbar für die ganze Concessionsdauer. Hierbei werden für Generalunkosten 200 Mk. pro 1 km in Ansatz gebracht, für Benutzung der staatsseitigen Neuanlagen auf Station Zittau $4^1/_2$ % und für Mitbenutzung der bereits vorhanden gewesenen staatsseitigen Anlagen im Allgemeinen $2^1/_4$ % der darauf verwendeten Baukosten, als Antheil der Kosten für Stations- und Expeditionsdienst auf Bahnhof Zittau 2000 Mk. und für den

Wasserverbrauch der Locomotiven 300 Mk. gerechnet. Die Bahn befindet sich gegenwärtig noch in der ersten Betriebsperiode, indem die fünfwöchentliche Betriebszeit von 1890 dem Geschäftsjahr 1891 zugerechnet wird. Der einzige Actionär der Gesellschaft ist die Deutsche Genossenschaftsbank von Soergel, Parrisius & Co. in Berlin. — Die ersten Betriebsmittel beliefen sich auf 4 Locomotiven, 20 Personen- und 24 Lastwagen, doch sind dem Bedürfniss entsprechend noch 1 Locomotive, 10 Personen- und 4 Lastwagen in Bestellung gegeben.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Zittau; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr ist das Kalenderjahr. — Actiencapital ult. 1890: 750 000 Mk. Actien à 1000 Mk., jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 4. und 30. 6.; Dividendenzahlung spätestens vom 1. 8. ab; Verj. 4 Jahre nach Ft. — Pr.-Obligationen ult. 1890: 750 000 Mk. in Stücken zu 500 Mk.; Zf. 4%; Zt. 2. 1. und 1. 7.; Tilgung von 1894 ab jährlich mit 1% plus Zinszuwachs; Ausl. im April auf 1. 7.; Verstärkung der Amortisationsquote und Totalkündigung von 1894 ab zulässig; Verj. der Zinsen 4 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke 11 Jahre nach Ausl. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse in Zittau, die Oberlausitzer Bank ebenda, die Dresdener Bank in Dresden und die Deutsche Genossenschaftsbank in Berlin. — Obligatorisches Publicationsorgan: Nur der Deutsche Reichsanzeiger. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach jeweiliger Bestimmung der Aufsichtsbehörde unter Anhörung des Vorstandes; Reservefonds mit der Hälfte des Reinüberschusses über 4% Dividende bis zu 1% des Actiencapitals und aufzusammeln auf 75 000 Mk; Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns und aufzusammeln auf 10% des Actiencapitals. — Besteuerung und Ankauf: Grund-, Gebäude und Einkommensteuer. Ankaufsrecht des Staats jederzeit und zwar innerhalb der ersten 10 Betriebsjahre gegen das verwendete Anlagecapital, später aber gegen den zwanzigfachen Betrag des durchschnittlichen Reinertrages der letzten 5 Jahre. Bei Ablauf der Concession ist der Staat berechtigt, nicht aber verpflichtet, Grund und Boden gegen die ersten von der Gesellschaft bezahlten Grunderwerbskosten, alles Uebrige aber nach dem Taxwerth für sich zu übernehmen, andernfalls aber ist die Gesellschaft zur Abtragung der Bahn verpflichtet. — Börse: Nicht eingeführt.

Geographie. Die Bahn liegt auf dem Lausitzer Gebirge und gehört der politischen Eintheilung nach der Kreishauptmannschaft Bautzen an. Sie beginnt auf dem sächsischen Staatsbahnhofe Zittau, benutzt auf 1,60 km die Gleiseanlagen der Markersdorfer Schmalspurbahn, hat mit dieser zusammen noch eine besondere Haltestelle in Zittau, wendet sich hierauf nach Südwesten und steigt unter Benutzung kleinerer Gebirgsthäler zum Lausitzer Gebirge auf. Bei Bertsdorf entsendet sie westlich eine Zweigbahn nach Jonsdorf und endet 10,60 km vom erstgedachten Abzweigungspunkt bei dem Dorfe Oybin am Fuss des gleichnamigen Berges. Die Zweigbahn ist 3,80 km lang, hat westliche Richtung und erreicht bei Jonsdorf ihren Endpunkt. Die Spurweite beträgt 0,75 m, die Maximalsteigung auf Haupt- und Zweigbahn 1 : 30 und die Fahrgeschwindigkeit 4 Minuten pro 1 km.

Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

Geschichte. Nachdem die Löbau-Zittauer Eisenbahn 1848 eröffnet und in Oesterreich die Südnorddeutsche Verbindungsbahn Reichenberg-Pardubitz projectirt war, bildete sich behufs Herstellung des fehlenden Zwischengliedes Zittau-Reichenberg in Böhmen eine besondere Actiengesellschaft mit Sitz in Zittau. Dieselbe erhielt unterm 23. April 1855 die sächsische und österreichische Concession auf die Dauer von 50 Jahren, nach deren Ablauf die Bahnanlage mit ihren diesbezüglichen Theilstrecken ohne Entschädigung in das Eigenthum des sächsischen bezw. österreichischen Staats übergeht, wobei aber die Betriebsmittel ihrem augenblicklichen Werth nach bezahlt werden. Das Anlagecapital betrug ursprünglich 7 500 000 Mk. in Actien, musste jedoch noch während der Bauzeit 1859 um 3 391 650 Mk. in Actien Serie II erhöht werden. Schon bei Begebung übernahm die sächsische Regierung das ganze Actiencapital bis auf 274 200 Mk. der ersten Actienemission, aber auch von diesem hat sie bis ult. 1890 noch 146 100 Mk. käuflich an sich gebracht, so dass sich jetzt nur noch 128 100 Mk. in Privatbesitz befinden. — Die Bauausführung erfolgte durch die sächsische Staatsbahnverwaltung für Rechnung der Gesellschaft und die Eröffnung der 26,61 km langen Linie am 1. Dezember 1859. In Sachsen liegen nur 4,97 km und 21,64 km in Böhmen. Die kilometrische Belastung beträgt 409 306 Mk., und somit ist diese Bahn eine der theuersten Deutschlands. Dies erklärt sich daraus, dass sie durchaus Gebirgsbahn ist und ausserordentlich viel Kunstbauten erforderte, von welchen der 880 m lange Viaduct über das Neissethal allein 1 220 000 Mk. gekostet hat. Den Betrieb übernahm für die ganze Concessionsdauer die sächsische Staatsbahnverwaltung gegen 60 % der Bruttoeinnahme, so dass der Gesellschaft 40 % dieser verbleiben, und insoweit diese 40 % zur vierprocentigen Verzinsung des Anlagecapitals nicht ausreichen, haben innerhalb der ersten 40 Betriebsjahre die beiden in Rede stehenden Regierungen zufolge der bei der Concession übernommenen Zinsgarantie die Fehlbeträge im Verhältniss der auf ihren Gebieten liegenden Baulängen ihrerseits zuzuschiessen, wobei Sachsen mit 26,9 % und Oesterreich mit 73,1 % des Gesammtbetrages einzutreten hat. — Der Verkehr der Bahn gründet sich auf die industrielle Bedeutung ihrer beiden Endstationen, von welchen Reichenberg innerhalb Oesterreichs ein Hauptsitz der Tuchfabrikation und verwandter Industriezweige ist. Ausserdem wurde sie von vornherein Mittelglied für den Durchgangsverkehr zwischen Hamburg-Berlin und dem

östlichen Böhmen, erhielt hierin aber durch die 1875 eröffnete Linie Görlitz-Reichenberg eine bedeutende Concurrenz, in Folge deren der Personendurchgangsverkehr überhaupt nicht mehr zu erwähnen und der Güterdurchgangsverkehr auf die Hälfte bis ein Drittel des früheren gesunken ist. Allerdings hat ihr diese Linie auch eine dauernde feste Jahreseinnahme erbracht, indem die Zittau-Reichenberger Eisenbahngesellschaft auf 2,6 km von Reichenberg aus die für sie entbehrliche halbe Breite ihres Planums der Südnorddeutschen Verbindungsbahn für diese neue Linie gegen eine Jahrespacht von 33 864 Mk. überlassen hat. — Da der Verkehr der Bahn fast ausschliesslich von den geschäftlichen Conjuncturen Zittaus zu Oesterreich und Reichenbergs zu Deutschland abhängig ist, so beobachten wir hier nicht eine stetige Entwickelung, sondern häufige Schwankungen in beiden Verkehrszweigen und damit auch in den Gesammtbruttoeinnahmen. Der Personenverkehr setzte im ersten vollen Betriebsjahr 1860 mit 139 805 Personen und 60 462 Mk. Einnahme ein und hat sich bis auf 466 249 Personen bezw. 237 138 Mk. in 1888 erhöht; der Güterverkehr war von 66 112 Tonnen und 149 096 Mk. Transporteinnahme in 1860 bereits bis auf 331 341 Tonnen bezw. 487 684 Mk. in 1873 gestiegen, ist dann aber bis auf 165 588 Tonnen bezw. 296 747 Mk. in 1877 herunter gegangen und hat in 1888 wieder 280 121 Tonnen bezw. 435 714 Mk. aufgewiesen. Die Gesammtbruttoeinnahme hatte in 1860 mit 232 116 Mk. eingesetzt und in 1873 mit 815 903 Mk. ihr bisheriges Maximum erreicht, ist dann bis auf 527 254 Mk. in 1877 gesunken, von da ab jedoch allmählich wieder bis auf 728 908 Mk. in 1888 gestiegen. Berechnen wir dieselbe auf 1 km Bahnlänge, so erhalten wir als Minimum 8723 Mk. und als Maximum 30 661 Mk., als Durchschnitt aber 20 923 Mk., also kein so auffallend ungünstiges Resultat, doch haben die vertragsgemäss auf die Gesellschaft entfallenden 40 % der Jahresbruttoeinnahmen mit einem Maximum von 313 214 Mk. in 1872 in Folge des überaus hohen Anlagecapitals in keinem einzigen Jahre zu der vertragsgemäss festgesetzten Verzinsung mit 4 % ausgereicht, indem diese 435 664 Mk. erfordert. In Folge dessen mussten seitens der beiden Garantiestaaten alljährlich Zinszuschüsse geleistet werden, was sich für die sächsische Regierung jedoch nur als ein Ausfall für die in ihrem Besitz befindlichen Actien äussert, indem die wenigen Privatactien zu einer 4 procentigen Verzinsung in Maximo nur 10 968 Mk. beanspruchten, und diese Summe ist in den qu. 40 % der Bruttoeinnahme bei einem Minimum dieser von 92 846 Mk. in 1860 selbstredend stets gedeckt worden. Als Betriebsführerin dagegen

erlitt die sächsische Staatsbahnverwaltung alljährlich erhebliche Einbussen, da die Betriebsausgaben gegenüber den ihr vertragsgemäss zukommenden 60 % in dem hierin günstigsten Jahre 1867 schon 70,42 % der Bruttoeinnahme betragen, in sieben Jahren aber mit directen Betriebsdefizits bis zu 128,58 % jener abgeschlossen und im Durchschnitt der zum Bericht gezogenen 29 Betriebsjahre 89,12 % absorbirt haben. Dies erklärt sich aus den ungünstigen Steigungs- und Krümmungsverhältnissen, indem über 15 km, also mehr als die Hälfte der Bahn, in Steigungen über 1 : 200 bis 1 : 100 herauf und in Curven bis zu 226 m Halbmesser liegen, sowie daraus, dass die erforderlichen Erweiterungsbauten, der Ersatz und die Vermehrung der Betriebsmittel stets innerhalb der Betriebsausgaben verrechnet worden sind. Betriebsfonds führt die Gesellschaft überhaupt nicht, und der Bilanzreservefonds wird durch den in Folge der beschränkten Concessionsdauer vorgeschriebenen Amortisationsfonds ersetzt, indes konnte dieser bei den ungünstigen Resultaten bislang noch nicht gebildet werden. An Betriebsmitteln hat die Bahn 6 Locomotiven, 13 Personen- und 114 Lastwagen, das Beamten- und Arbeiterpersonal stellt die Betriebsführerin.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Zittau; die Repräsentanten derselben sind der Ausschuss und das Directorium; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. Die Concession ist zeitlich beschränkt und erstreckt sich auf 50 Jahre; concessionsgemäss soll jedoch, wenn bis dahin das Actiencapital nicht völlig amortisirt ist, trotz des Uebergangs des Eigenthums der Bahn an die beiden Staaten der Betriebsüberschuss noch ungeschmälert bis zur Vollendung der Amortisation der Gesellschaft verbleiben. — Actiencapital ult. 1890: 7 500 000 Mk. Actien à 300 Mk. und 3 391 650 Mk. Actien Serie II à 150 Mk.; 1500 Mk. Actienbesitz 1 Stimme, 3000 Mk. 2 Stimmen, weiter hinauf aber nur noch je 3000 Mk. 1 Stimme, der Staat macht jedoch trotz seines hohen Actienbesitzes nur 1/8 der in der Generalversammlung durch Privatactien repräsentirten Stimmenzahl geltend. Ordentliche Generalversammlung jährlich einmal im ersten Kalenderhalbjahr. Die Actien unterliegen bedingter Amortisation, doch konnte mit dieser bislang noch nicht begonnen werden. Beiden Actiensorten sind bis incl. 1899 je 4% Zinsen vom österreichischen und sächsischen Staat garantirt. Dividendenzahlung vom 2. 1. ab, Verj. 4 Jahre nach Ft. — Pr.-Oblig. nicht vorhanden. — Zahlstellen: Die Staatskassen in Dresden, Leipzig und Zittau. — Obligatorische Publicationsorgane: Deutscher Reichsanzeiger, Leipziger Zeitung, Zittauer Nachrichten und Bautzener Kreisblatt. — Fonds: Nur Amortisationsfonds Zwecks Amortisirung der Actien mit dem Reinüberschuss über 4% Zinsen des gesammten Actiencapitals, bisher also überhaupt noch nicht gebildet. — Besteuerung und Ankauf: In Sachsen und Oesterreich Grund-, Gebäude- und Einkommensteuer, in Oesterreich ausserdem noch Gebühren-Aequivalent. Ankauf seitens beider Regierungen betreffs der in ihrem Gebiet gelegenen Theilstrecke vom 26. Betriebsjahr ab gegen Erstattung des verwendeten Baucapitals

vorbehalten. Regelung des Eigenthumsverhältnisses bei Ablauf der Concession bereits im geschichtlichen Theil angegeben. — Börse: Nicht eingeführt. — Dividende pro 1889: Auf Grund der Zinsgarantie 4 %.

Geographisch ist die Bahn bereits bei den sächsischen Staatsbahnen auf Seite 945 unter III f 2. behandelt.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Geschichte. Im südlichen Theile der Kreise Luckau und Kalau sind reiche Braunkohlen- und Thonlager vorhanden, doch war deren Ausbeutung mangels geeigneter Abfuhrwege nur eine geringe. In Folge dessen bildete sich mit Concession vom 16. Dezember 1885 eine Actiengesellschaft zur Erbauung einer normalspurigen Secundärbahn von Zschipkau, dem ungefähren Mittelpunkt jener Lager, nordwestlich nach Finsterwalde (Station der preussischen Staatsbahnlinie Cottbus - Halle). Das Anlagecapital wurde auf 1 000 000 Mk. je zur Hälfte in Actien Lit. A und Lit. B (bevorzugte) festgesetzt. Hiervon übernahmen die zuständige Provinz Brandenburg, die Kreise Luckau und Kalau, sowie die Stadt Finsterwalde zusammen 265 000 Mk. und die Eisenbahnunternehmer Davy Donath & Co. zu Berlin 75 000 Mk. Bauausführung und Beschaffung der Betriebsmittel, ausschliesslich des Grunderwerbs, erfolgte durch die genannten Unternehmer für 886 000 Mk. in Generalentreprise, und die Eröffnung der 20,16 km langen Linie am 20. September 1887. Die kilometrische Belastung stellt sich demnach auf 49 603 Mk. — Auch der Betrieb wurde ursprünglich in einem sogenannten Garantievertrage derart an Davy Donath & Co. überlassen, dass diese die gesammten Bruttoeinnahmen erhalten, ihrerseits aber sämmtliche Betriebs-, Verwaltungs- und Unterhaltungskosten, die Dotirung der statutenmässigen Fonds sowie die Verpflichtung aus Unfall- und Haftpflichtsachen zu tragen und an die Gesellschaft bei einer Jahresbruttoeinnahme bis 95 000 Mk. herauf ein Pachtfixum von 22 500 Mk., bei einer solchen weiter bis 128 750 Mk. von dem Mehrbetrag zwei Dritttheile und bei einer etwa noch höheren Bruttoeinnahme von dem weiteren Mehr noch die Hälfte zahlen sollten. Durch das Pachtfixum war den Actien Lit. B die statutenmässige Vorzugsdividende von 4½ % gesichert und für etwaige Fehlbeträge an einer gewissen Bruttoeinnahme die Gesellschaft nicht haftbar. Seit dem 1. April 1890 ist aber dieser Vertrag gelöst, die Gesellschaft führt nunmehr den Betrieb wirklich selbst, doch sollen die bisherigen Garanten als bedingungsweises Abstandsgeld für Rücktritt vom Vertrage bis 1. April 1898

die Hälfte des Ueberschusses über $4^1/_2$ % Dividende des gesammten Actiencapitals erhalten. — Durch die Erbauung der Bahn ist die Oeffnung weiterer Kohlengruben und die Errichtung industrieller Etablissements veranlasst worden, so dass sich gegen Ende des Jahres 1890 bereits sechs bezw. sieben solcher im engeren Verkehrsgebiet der Bahn in Betrieb befanden, unter welchen besonders das Etablissement Annahütte mit Kohlengrube, Briquettfabrik, Glashütte und Ziegelei grossartig zu werden verspricht. Auch von der Güte der Kohle erwartet man, dass diese sich ein grösseres Absatzgebiet erobern dürfte, und so geht das Unternehmen schon in seiner jetzigen Ausdehnung einer gedeihlichen Zukunft entgegen, noch günstiger aber müsste sich diese gestalten, wenn die von den Gesellschaftsvorständen bereits von Anfang an geplante Weiterführung der Bahn von Zschipkau östlich nach Senftenberg (Knotenpunkt der Linien Lübbenau-Kamenz und Cottbus-Grossenhain, Beide mit Anschluss an die Oberlausitzer Bahn) glücklich zur Durchführung käme. Bis jetzt ist hierbei die Gesellschaft allerdings nur auf Schwierigkeiten gestossen. Es besteht nämlich bereits eine private Industriebahn von Zschipkau nach Senftenberg, und diese wollte die Gesellschaft käuflich erwerben, indes scheiterten die Unterhandlungen an der hohen Forderung des Eigenthümers, und der Ressortminister machte die Concession zur selbständigen Verlängerung der Bahn durch die Gesellschaft davon abhängig, dass diese dem Staat bedingungslos das Recht einräume, das ganze Unternehmen jederzeit gegen Erstattung des verwendeten Anlagecapitals käuflich für sich zu erwerben. Die Gesellschaft wollte dies aber nur unter gewissen Voraussetzungen zugestehen, so dass vorläufig die Angelegenheit als vertagt angesehen werden muss. — In den Rahmen unserer Arbeit fällt nur die sechsmonatliche Betriebsperiode 1887/88 und das volle Betriebsjahr 1888/89. Das Letztere wies einen Verkehr von 36 067 Personen und 146 368 Tonnen Frachten mit 13 178 Mk. bezw. 112 396 Mk. Einnahme und eine Gesammtbruttoeinnahme von 130 923 Mk. auf. Beide Betriebsperioden standen unter der Gültigkeit des Garantievertrages; in der Bruttoeinnahme der ersten, auf die Zeitdauer eines Jahres übertragen, war die im Betriebsvertrage vereinbarte niedrigste Stichsumme um ein Geringes überflügelt, diejenige der zweiten aber übertraf bereits die vereinbarte höchste Stichsumme. Hiernach konnten pro 1887/88 nur die bevorzugten Actien Lit. B die statutenmässige Dividende von $4^1/_2$ %, pro 1888/89 aber die Actien Lit. A bereits 2 % Dividende erhalten. Die Betriebsausgaben, welche in 1887/88 von den Bruttoeinnahmen $73,_{08}$ % und in 1888/89

auch noch 59,27 % absorbirten, die Dotirung der Fonds und die Zahlung der Pachtbeträge an die Gesellschaft erbrachten für die Betriebsgaranten in 1887/88 ein Defizit von 5665 Mk. und in 1888/89 gleichfalls ein solches, doch ist dieses in besonderer Vereinbarung mit der Gesellschaft beglichen worden. — Das Vermögen der Gesellschaftsfonds stellte sich ult. 1888/89 wie folgt: Erneuerungsfonds 16 640 Mk. und Bilanzreservefonds 2187 Mk.; der Specialreservefonds hatte kein Baarvermögen. Die Betriebsmittel beliefen sich auf 2 Locomotiven, 3 Personen- und 31 Lastwagen, und das Beamten- und Arbeiterpersonal zählte 43 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Finsterwalde; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital ult. 1890: 500 000 Mk. Actien Lit. A und 500 000 Mk. Actien Lit. B, Beide in Stücken zu 1000 Mk.; Lit. B 4½ % Vorzugsdividende ohne Recht auf Nachzahlung, hierauf Lit. A bis 4½ % Dividende, etwaiger weiterer Ueberschuss gleichmässig unter beide Actiensorten, bis 1. April 1898 aber von diesem Mehrüberschuss über 4½ % Dividende die Hälfte an die früheren Garanten. Bei etwaiger Auflösung der Gesellschaft Actien Lit. B vor Lit. A voll zu befriedigen; jede Actie eine Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 7. und 30. 9.; Dividendenzahlung spätestens vom 1. November ab; Verj. 4 Jahre nach Ft. — Pr.-Oblig. nicht vorhanden. — Zahlstellen: Gesellschaftskasse in Finsterwalde und die Kur- und Neumärkische Ritterschaftliche Darlehenskasse in Berlin. — Obligatorisches Publicationsorgan: Nur der Deutsche Reichsanzeiger, nebenbei in Benutzung jedoch die Berliner Börsenzeitung sowie das Kalauer und das Luckauer Kreisblatt. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds nach Regulativ, Reservefonds A (Bilanz-) mit 1/10 des Reingewinns, aufzusammeln auf 10 % des Grundcapitals; Reservefonds B (Special-) gleichfalls nach Regulativ, gegenwärtig mit 3000 Mk., aufzusammeln auf 100 000 Mk. — Besteuerung und Ankauf: Nach allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen; ausserdem aber ist die Gesellschaft auf Anfordern des Ressortministers verpflichtet, bei 16 000 Mk. Bruttoeinnahme pro 1 km im Durchschnitt von drei aufeinander folgenden Jahren das zweite Gleis zu legen, ferner den Betrieb an eine anschliessende Bahn (in diesem Fall die Staatsbahn) gegen eine Rente im Durchschnitt des Reinertrages der letzten fünf Jahre mit einem Minimalsatz von 4½ % zu überlassen und endlich die Bahn zur Vollbahn umzubauen, bezw. bei Weigerung zu diesem Zweck das Eigenthum der Bahn gegen Erstattung des Anlagecapitals oder den Betrieb gegen vorerwähnte Sätze abzutreten. — Börse: Nicht eingeführt. — Dividende pro 1889/90: Actien Lit. A 2½ %, Actien Lit. B 4½ %.

Geographie. Die Bahn ist 20,16 km lang, liegt innerhalb des norddeutschen Tieflandes auf dem Lausitzer Grenzwall und gehört der politischen Eintheilung nach der Provinz Brandenburg an. Sie beginnt auf dem Staatsbahnhofe Finsterwalde der Staatsbahnlinie Halle-Cottbus, steigt mit einem Maximum von 1 : 100 zum Lausitzer Grenzwall auf, senkt sich dann von diesem in gleichem Gefäll herab und erreicht bei dem Dorfe Zschipkau ihren Endpunkt. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 2 Minuten pro 1 km betrieben.

Nachtrag.

Mit vorstehender Bahn schliessen die im ersten Theil dieses Werkes bei der historischen Entwickelung des Eisenbahnwesens in den einzelnen deutschen Bundesstaaten aufgeführten Privatbahnunternehmungen. Seit Abschluss jenes Theiles sind jedoch noch vier solche neu entstanden und zwar:

Augsburger Lokalbahn.

Geschichte. Behufs Verbindung der bei Augsburg ausserhalb bezw. am äusseren Rande der Stadt gelegenen zahlreichen Fabriken und industriellen Etablissements bildete sich mit Concession vom 24. Januar 1889 eine Actiengesellschaft unter der Firma „Augsburger Lokalbahn" zur Erbauung einer normalspurigen, nur für den Güterverkehr bestimmten Secundärbahn von dem dortigen Bahnhofe der bayerischen Staatseisenbahnen rings um die Stadt herum und wieder nach dem Bahnhofe zurück nebst Anschlussgleisen zu den betreffenden Etablissements. Das Grundcapital wurde auf 1 100 000 Mk. in Actien einer Sorte festgesetzt, der Bau für Rechnung der Gesellschaft durch die bayerische Staatsbahnverwaltung mit Baubeginn im Februar 1890 ausgeführt und am 8. November 1890 der Verkehr eröffnet. Die Hauptbahn ist 13,80 km lang, doch sind hiervon die innerhalb der Staatsbahnstation gelegenen 2,50 km Eigenthum der Staatsbahnverwaltung und stehen nur in pachtweiser Benutzung der Lokalbahn. Vorläufig sind bezw. werden 14 Etablissements mit 17 Anschlussgleisen in einer Gesammtlänge von 11,20 km an die Bahn angeschlossen und zwar für eigene Rechnung der Lokalbahn. Soweit bei Anlage der Bahn städtisches Terrain in Frage kam, ist dieses nicht käuflich erworben, sondern für die ganze Concessionsdauer der Bahn gepachtet und zwar gegen eine Abgabe auf Grund der transportirten Frachtmengen. Diese Pacht beträgt pro Jahr bei einem Transportquantum bis zu 150 000 Tonnen pro Tonne 8 Pfennig, für die nächsten 50 000 Tonnen pro Tonne 7 Pfennig, für die folgenden 100 000 Tonnen pro Tonne 5 Pfennig und weiter herauf pro Tonne 2 Pfennig. — Auch den Betrieb besorgt

für Rechnung der Eigenthümerin die Staatsbahnverwaltung unter Gestellung des Personals und der Betriebsmittel, wobei für Personal und Locomotiven ein Stundengeld, für die Güterwagen aber eine Laufmiethe in Ansatz kommt. Dieser Betriebsvertrag läuft vorläufig unkündbar bis zum 8. November 1894 und bleibt dann mit einjährigem Kündigungsrecht seitens jedes der Contrahenten stillschweigend verlängert. — Die angeschlossenen bezw. anzuschliessenden Etablissements sind vertragsmässig verpflichtet, ihre vollen und halben Wagenladungsfrachten ausschliesslich durch die Lokalbahn befördern zu lassen, und hierbei ist die Fracht vorläufig auf 13 Pfennig für 100 kg in vollen Wagenladungen, auf 15½ Pfennig für 100 kg in halben Wagenladungen und auf 18 Pfennig für 100 kg Stückgüter festgesetzt. — Die bisherige Ausdehnung des Unternehmens erstreckt sich in der vorgedachten Bahn östlich der Staatsbahnlinie Augsburg-Donauwörth bis an den Lech heran, soll jedoch auf eine Verbindung des Staatsbahnhofes mit den westlich qu. Linie bezw. westlich der Linie Augsburg-Lindau gelegenen Ortschaften Pfersee und Göggingen bezw. den dortigen industriellen Etablissements ausgedehnt werden. Die Concession hierzu ist bereits unterm 6. März 1891 beantragt und deren Ertheilung zweifellos. — Das aufgelegte Grundcapital von 1 100 000 Mk. war einem älteren Entwurf aus dem Jahre 1886 angepasst, die Ausführung ist aber nach einem neueren erfolgt und erfordert im Ganzen 1 450 000 Mk. Zur Deckung dieses Mehrbetrages und der Herstellungskosten für die beiden neuen Bahnen soll eine Anleihe von 700 000 Mk. aufgenommen werden.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Augsburg; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. Die Concession ist zeitlich beschränkt und erstreckt sich auf 99 Jahre. — Actiencapital ult. 1890: 1 100 000 Mk. Actien einer Sorte, auf den Namen der Inhaber lautend, à 1000 Mk. Bei einem beabsichtigten Verkauf von Actien hat der Aufsichtsrath für eine von ihm präsentirte Person das Vorkaufsrecht zum Tagescours. Jede Actie 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung alljährlich einmal zwischen 1. 1. und 30. 6.; Dividendenberechtigung, nach Dotirung des gesetzlichen Reservefonds, zunächst bis 4%, hierauf Tantiemen, von dem Rest 10% dem Specialreservefonds (zur Erfüllung der 4% Actiendividende in schlechten Jahren), das Uebrige zur Verfügung der Generalversammlung, also event. als weitere Dividende. Dividendenzahlung nach Generalversammlung; Verj. 5 Jahre nach Ft. — Pr.-Obligationen: Noch nicht vorhanden. — Zahlstellen: Bankhaus Friedrich Schmid & Co. in Augsburg. — Obligatorisches Publicationsorgan: Nur der Deutsche Reichsanzeiger. — Dotirung der Fonds: Erneuerungs- und Betriebsreservefonds nicht vorgesehen; Reservefonds als Bilanzreservefonds mit 1/20 des Reingewinns und aufzusammeln auf 10% des Actiencapitals; Specialreservefonds zur Deckung etwaiger Verluste

und zur vorschussweisen Erfüllung einer Actiendividende von 4% mit 10% desjenigen Ueberschusses, welcher nach Dotirung des Bilanzreservefonds, nach Zahlung von 4% Dividende und nach Zahlung der vertragsmässigen Tantiemen für Vorstand und Beamte verbleibt, Maximalhöhe dieses Fonds der Bestimmung der Generalversammlung überlassen. — Besteuerungsmodus noch nicht festgesetzt. — Ankauf etc.: Seitens der Regierung jederzeit vorbehalten gegen eine Capitalabfindung, welche aus den bisherigen Reinerträgnissen im Verhältniss von 4½ : 100 zu berechnen ist; erfolgt der Ankauf innerhalb der ersten 4 Betriebsjahre, so wird der Berechnung der Durchschnittsreinertrag der verflossenen 3 Jahre, beim Ankauf nach dem 4., 5. oder 6. Betriebsjahr aber der Durchschnittsreinertrag der verflossenen Jahre unter Ausscheidung des ungünstigsten, und beim Ankauf nach dem 7. Betriebsjahre der Durchschnittsreinertrag der 7 letzten Jahre unter Ausscheidung der zwei ungünstigsten zu Grunde gelegt; hierbei ist in allen Fällen mindestens aber ein 4½ procentiger Reinertrag zu Grunde zu legen und wiederum noch mindestens das nachweisbar aufgewendete Anlagecapital zu bezahlen. Ausserdem ist die Regierung jederzeit zur Uebernahme des Betriebes gegen diejenige Rente berechtigt, welche sich bei vorstehenden Ankaufsbedingungen ergiebt, wobei aber wieder 4½% als Minimum festgesetzt sind. Bei Ablauf der Concession geht die Bahn nicht ohne Weiteres in das Eigenthum des Staates über, vielmehr hat er auch dann nur das Recht zum Ankauf oder zur Betriebsübernahme nach vorstehenden Bedingungen. Bei einem seitens der Gesellschaft beschlossenen Verkauf ihrer Bahn hat die Stadtgemeinde Augsburg bezüglich des Grundeigenthums das Vorkaufsrecht zu demjenigen Preise, welcher anderweitig geboten wird. — Börse: Nicht eingeführt.

Geographie. Die Bahn liegt, die Stadt Augsburg umspannend, zwischen der bayerischen Staatsbahnlinie München-Augsburg-Donauwörth und dem Lechfluss und gehört der politischen Eintheilung nach dem bayerischen Regierungsbezirk Schwaben an. Sie ist unter Einrechnung der innerhalb der Staatsbahnstation gelegenen, in pachtweiser Benutzung stehenden 2,50 km in ihrer Stammbahn 13,80 km lang und hat bis jetzt (Anfang 1891) 17 theils im Betrieb befindliche, theils in der Ausführung begriffene Anschlussgleise mit zusammen 11,20 km. Die Bahn hat die Form einer Ellipse, beginnt auf dem Staatsbahnhofe, trennt sich an der nördlichen Ausgangsweiche von diesem, führt in nordöstlicher Richtung am rechten Wertachufer entlang, erreicht in dieser Richtung kurz vor der Wertachmündung den Lech, nimmt jetzt südöstliche Richtung an und begleitet hierbei den Lech hart auf dem linken Ufer, verlässt denselben in südwestlicher Richtung, lehnt sich dann an die Staatsbahnstrecke von München her an und läuft parallel zu dieser bei nordwestlicher Richtung in das Südende des Augsburger Bahnhofes wieder ein. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat innerhalb der Stammstrecke durchweg eigenes Planum, ist eingleisig und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 Minuten pro 1 km betrieben. Die Maximalsteigung der Hauptbahn beträgt 1 : 50.

Lokalbahn Deggendorf-Metten.

Geschichte. Mit Concession vom 7. September 1890 bildete sich behufs besserer Ausbeutung der berühmten Granitbrüche bei dem Dorfe Metten unter obiger Firma eine Actiengesellschaft zur Erbauung einer normalspurigen Secundärbahn von Deggendorf

(Station der bayerischen Staatsbahnlinie Landshut-Eisenstein) nordwestlich nach dem hart auf dem linken Donauufer gelegenen Dorfe Metten. Das Anlagecapital wurde auf 215 000 Mk. in Actien einer Sorte und auf 210 000 Mk. in 4procentigen Pr.-Obligationen festgesetzt. Die Länge der Bahn ist auf 5,20 km veranschlagt, der Bau soll seitens der Gesellschaft selbst im Frühjahr 1891 begonnen werden und im Herbst 1891 beendet sein. Auch der Betrieb wird durch die Gesellschaft selbst besorgt werden, und es sind zu diesem Zweck 2 Locomotiven, 2 Personen- und 2 Stückgutwagen in Bestellung gegeben, die offenen Lastwagen sollen je nach Bedarf von der Staatsbahnverwaltung entliehen werden.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Deggendorf; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. Die Concession ist zeitlich beschränkt und erstreckt sich auf 99 Jahre. — Actiencapital: 215 000 Mk. Actien einer Sorte à 1000 Mk.; jede Actie eine Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 1. und 31. 5.; Dividendenberechtigung nach Bedienung der Pr.-Obligationen und nach Dotirung des Bilanzreservefonds zunächst bis 4 % Dividende, hierauf Tantiemen, Rest zur Verfügung der Generalversammlung, also event. zu weiterer Dividende; Dividendenzahlung von 1. August ab; Verj. 3 Jahre nach Ft. — Nach Tilgung der Pr.-Obligationen werden mit Rücksicht auf die beschränkte Concessionsdauer die Actien amortisirt, an Stelle der amortisirten aber Genussscheine ausgegeben; diese geben dasselbe Stimmrecht wie die Actien und Anspruch auf Theilnahme an dem Ueberschuss über 5 % Dividende der noch nicht amortisirten Actien mit demselben Procentsatz wie diese, sowie auf eine Vertheilung des überschiessenden Gesellschaftsvermögens in gleichem Masse wie die noch nicht amortisirten Actien. — Pr.-Obligationen: 210 000 Mk. à 500 Mk.; Zf. 4 %; Zt. 1. 3. und 1. 9.; Tilgung ab 1890 mit 1 % plus Zinszuwachs; Ausl. im Januar auf 1. April; Verstärkung der Tilgungsquote bezw. Totalkündigung von 1900 ab zulässig. Verj. der Zinsen 5 Jahre nach Ft., der ausgeloosten Stücke 30 Jahre nach Ausl. — Zahlstellen: Die Gesellschaftskasse und der Creditverein in Regensburg. — Obligatorische Publicationsorgane: Der Deutsche Reichsanzeiger, das Münchener Fremdenblatt und das Regensburger Morgenblatt. — Dotirung der Fonds: Combinirter Reserve- und Erneuerungsfonds mit 150 Mk. pro 1 km; Amortisationsfonds vorläufig mit 1 % der ausgegebenen Pr.-Obligationen; Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Reingewinns und aufzusammeln auf 10 % des Grundcapitals. — Besteuerung und Ankauf: Gewerbesteuer; Ankaufsrecht und Recht zur Uebernahme des Betriebes seitens des Staats vor Ablauf der Concession genau wie bei der Augsburger Lokalbahn (s. S. 1366). Bei Ablauf der Concession fällt Bahnanlage unentgeltlich, das rollende Material aber gegen Zahlung nach dem Taxwerth an den Staat. — Börse: Nicht eingeführt.

Geographie. Die Bahn wird 5,20 km lang, liegt innerhalb des Regierungsbezirks Niederbayern hart auf dem rechten Donauufer an den südlichen Abhängen des bayerischen Waldgebirges. Die Steigungen sind auf 1 : 77 und die Fahrgeschwindigkeit auf 2,4 Minuten pro 1 km veranschlagt; die Bahn wird als normalspurige Secundärbahn gebaut und erhält durchweg eigenes Planum.

Lokalbahn Gotteszell-Viechtach.

Geschichte. Mit Concession vom 28. April 1889 bildete sich unter obigem Namen eine Actiengesellschaft zur Erbauung einer normalspurigen Secundärbahn von Gotteszell (Station der bayerischen Staatsbahnstrecke Deggendorf-Eisenstein) nordwestlich nach dem Flecken Viechtach. Das Anlagecapital wurde auf 600 000 Mk. Actien I. Klasse (bevorzugte), 200 000 Mk. Actien II. Klasse und 700 000 Mk. in 4 procentigen Pr.-Obligationen, im Ganzen also auf 1 500 000 Mk. festgesetzt. Der Bau ist durch die Gesellschaft selbst ausgeführt, im September 1889 begonnen und die 24,97 km lange Linie am 20. November 1890 eröffnet worden. Den Betrieb führt die Gesellschaft gleichfalls selbst. An Betriebsmitteln sind 2 Locomotiven, 4 Personen- und 6 Lastwagen vorhanden, und das Beamten- und Arbeiterpersonal zählt 17 Köpfe.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Teisnach; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und die Direction; das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr. Die Concession ist zeitlich beschränkt und erstreckt sich auf 99 Jahre. — Actiencapital: 600 000 Mk. Actien I. Klasse (bevorzugte) und 200 000 Mk. Actien II Klasse, Beide à 1000 Mk.; jede Actie beider Sorten 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung jährlich einmal zwischen 1. 1. und 31. 5.; Dividendenberechtigung nach Bedienung der Pr.-Obligationen und Dotirung des Bilanzreservefonds zunächst 4 % Dividende an die Actien I. Klasse ohne Recht auf Nachzahlung, dann bis 4 % an die Actien II. Klasse, hierauf Tantiemen, Rest zur Verfügung der Generalversammlung, also event. zu weiterer Dividende. Nach Rückzahlung der Pr.-Oblig. fällt das Recht der Actien I. Klasse auf Vorzugsdividende fort. Dividendenzahlung vom 1. August ab; Verj. 3 Jahre nach Ft. Nach Tilgung der Pr.-Oblig. werden mit Rücksicht auf die beschränkte Concessionsdauer die dann völlig gleichstehenden Actien I. und II. Klasse amortisirt, an Stelle der amortisirten aber Genussscheine ausgegeben; diese geben dasselbe Stimmrecht wie die Actien und Anspruch auf Theilnahme an dem Ueberschuss über 5 % Dividende der noch nicht amortisirten Actien mit demselben Procentsatz wie diese sowie bei Liquidation der Gesellschaft auf gleichen Antheil am überschiessenden Geschäftsvermögen wie die noch nicht amortisirten Actien. — Pr.-Obligationen: 700 000 Mk. à 500 Mk.; Zf. 4 %; Zt. 1. 5. und 1. 11.; Tilgung ab 1897; Weiteres noch nicht bestimmt; Verj. der Zinsen 5 Jahre nach Ft. — Zahlstelle: Die Gesellschaftskasse und der Creditverein in Regensburg. — Obligatorische Publicationsorgane: Der Deutsche Reichsanzeiger, das Münchener Fremdenblatt und das Regensburger Morgenblatt. — Dotirung der Fonds: Combinirter Reserve- und Erneuerungsfonds mit 150 Mk. pro 1 km; Amortisationsfonds nach Beschluss der Generalversammlung; Bilanzreservefonds mit 1/20 des Reingewinns und aufzusammeln auf 10 % des Grundcapitals. — Besteuerung und Ankauf: Gewerbesteuer, Ankaufsrecht und Recht zur Uebernahme des Betriebes seitens des Staats vor Ablauf der Concession genau wie bei der Augsburger Lokalbahn s. Seite 1366. Bei Ablauf

der Concession fällt Bahnanlage unentgeltlich, das rollende Material aber gegen Zahlung nach dem Taxwerth an den Staat. — Börse: Nicht eingeführt.

Geographie. Die Bahn ist 24,97 km lang und liegt innerhalb des Regierungsbezirks Niederbayern auf dem bayerischen Waldgebirge. Sie beginnt auf der Station Gotteszell der bayerischen Staatsbahnstrecke Deggendorf-Eisenstein und führt in nordwestlicher Richtung bis zum Flecken Viechtach, wo sie ohne Fortsetzung endet. Sie ist als normalspurige Secundärbahn gebaut, hat durchweg eigenes Planum, eine Maximalsteigung von 1:50 und wird mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3½ Minute pro 1 km betrieben.

Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn.

Geschichte. Die Veranlassung zu diesem Unternehmen hat der Mangel an geeigneten Verkehrswegen in dem industriereichen Morsbachthal gegeben. Mit Concession vom 18. November 1889 bildete sich unter obigem Namen eine Actiengesellschaft zur Erbauung einer Schmalspurbahn mit 1 m Spurweite von Ronsdorf (Station der preussischen Staatsbahnlinie Barmen/Rittershausen-Lennep) durch das Morsbachthal nach Müngsten. Das Anlagecapital wurde ursprünglich auf 550 000 Mk. festgesetzt, ist dann aber auf 1 000 000 Mk. in 750 000 Mk. Actien Lit. A (bevorzugte) und 250 000 Mk. Actien Lit. B erhöht worden. Die Actien Lit. A sind ganz und die Actien Lit. B bis auf 90 000 Mk. von den interessirten Gemeinden übernommen worden. Der Bau wurde durch die Gesellschaft selbst am 26. Mai 1890 begonnen, und im Sommer 1891 soll die 15,20 km lange Linie dem Verkehr übergeben werden, wobei die Gesellschaft auch den Betrieb in eigene Hand nehmen wird. Es sind 3 Locomotiven, 9 Personen- und 24 Lastwagen in Bestellung gegeben, wonach ein lebhafter Verkehr erwartet wird; derselbe wird sich hauptsächlich auf den Transport von Eisen, Kohlen, Eisen- und Stahlwaaren erstrecken.

Statuten, Concession, Geschäftliches. Der Sitz der Gesellschaft ist Ronsdorf; die Repräsentanten derselben sind der Aufsichtsrath und der Vorstand; das Geschäftsjahr ist das Etatsjahr. — Actiencapital: 750 000 Mk. Actien Lit. A (bevorzugte) und 250 000 Mk. Actien Lit. B, beide in Stücken zu 1000 Mk.; jede Actie beider Sorten 1 Stimme ohne Beschränkung; ordentliche Generalversammlung alljährlich einmal zwischen 1. 4. und 30. 9. Actien Lit. A 4½ % Vorzugsdividende ohne Recht auf Nachzahlung; Dividendenzahlung spätestens vom 1. 11. ab; Verj. 4 Jahre nach Ft. Für den Fall der Auflösung der Gesellschaft beide Actiensorten gleichberechtigt. — Zahlstelle: Die Volksbank in Ronsdorf. — Obligatorische Publicationsorgane: Der Deutsche Reichsanzeiger und das Lenneper Kreisblatt. — Dotirung der Fonds: Erneuerungsfonds und Specialreservefonds nach Regulativ, Letzterer aufzusammeln auf 7500 Mk., Bilanzreservefonds mit $^1/_{20}$ des Rein-

gewinns, aufzusammeln auf 10 % des Grundcapitals. — Besteuerung und Ankauf: Nach allgemeinen preussischen Eisenbahngesetzen ohne jede Nebenbedingung. — Börse: Nicht eingeführt.

Geographie. Die Bahn wird 15,20 km lang und hiervon auf 14 km öffentliche Strassen benutzen. Sie liegt im nordöstlichen Theil der preussischen Rheinprovinz auf den westlichen Abhängen des Sauerländischen Gebirges, kommt als Schmalspurbahn mit 1 m Spurweite zur Ausführung, soll eine Maximalsteigung von 1 : 25 erhalten und mit 4 Minuten Fahrgeschwindigkeit pro 1 km betrieben werden.

Rückblick.

Inhaltlich der vorstehenden Artikel des vierten Theils ergeben sich nach dem Stande vom 31. März 1889 bei den deutschen Privatbahnen ausschliesslich der im Jahre 1890 per 1. Januar 1889 seitens des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin angekauften und bereits bei der Schlussaufrechnung der Staatsbahnen Seite 1008 in Ansatz gekommenen Bahnen folgende Eigenthumslängen:

Aachen-Mastrichter Eisenbahn (preussische Gesellschaft)	7,22	km
Altdamm-Colberger Eisenbahn	122,27	"
Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	25,28	"
Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn	36,07	"
Ansbach-Gunzenhausener Eisenbahn	27,70	"
Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn	5,12	"
Birkenfelder Zweigbahn	5,23	"
Bockwaer Eisenbahn	7,20	"
Braunschweigische Landeseisenbahn	69,04	"
Breslau-Warschauer Eisenbahn	55,34	"
Brölthaler Eisenbahn	33,39	"
Crefelder Eisenbahn	60,22	"
Cronberger Eisenbahn	9,76	"
Dahme-Uckroer Eisenbahn	12,53	"
Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn	96,89	"
Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn	28,70	"
Eisenberg-Crossener Eisenbahn	8,25	"
Eisern-Siegener Eisenbahn	12,30	"
Ermsthalbahn	10,43	"
Essen-Löninger Eisenbahn	13,65	"
Ettlinger Seitenbahn	2,21	"
Eutin-Lübecker Eisenbahn	39,87	"
Farge-Vegesacker Eisenbahn	10,44	"
Frankfurter Gütereisenbahn	4,06	"
Latus	703,17	km

	Transport	703,17 km
Georgs-Marien-Hütten-Eisenbahn		7,30 „
Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn		17,50 „
Glasow-Berlinchener Eisenbahn		18,01 „
Goldbeck-Giesenslager Anschlussbahn		12,70 „
Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn		55,08 „
Heidelberg-Speyerer Eisenbahn		22,16 „
Hessische Ludwigs-Eisenbahn		683,19 „
Hochstadt-Stockheimer Eisenbahn		24,92 „
Hof-Egerer Eisenbahn		54,48 „
Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn		8,70 „
Holzkirchen-Miesbacher Eisenbahn		17,21 „
Hoyaer Eisenbahn		6,91 „
Ilmebahn		13,26 „
Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn		19,13 „
Jever-Carolinensieler Eisenbahn		18,03 „
Karlsruhe-Maxauer Rheinbahn		9,73 „
Kaysersberger Thalbahn		29,17 „
Kerkerbachbahn		15,84 „
Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn		78,78 „
Kirchheimer Eisenbahn		6,26 „
Königsberg-Cranzer Eisenbahn		28,30 „
Kreis Altenaer Schmalspurbahnen		34,59 „
Kreis-Eisenbahn Flensburg-Kappeln		51,68 „
Kreis Oldenburger Eisenbahn		23,12 „
Lahrer Eisenbahn		3,28 „
Eisenbahnen der Lokalbahn-Actiengesellschaft in München (in der Linie Sonthofen-Oberstdorf)		14,00 „
Lübeck-Büchener Eisenbahn		126,18 „
Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth		6,04 „
Mannheim-Weinheimer Eisenbahn		17,66 „
Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn		149,32 „
Mechernicher Bergwerksbahn		24,89 „
Mecklenburgische Südbahn		116,46 „
Mülhausen-Ensisheim-Wittenheimer Strassenbahn		24,07 „
Murgthalbahn		14,98 „
Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn		25,63 „
Neuenmarkt-Bayreuther Eisenbahn		20,95 „
Neuhaldensleber Eisenbahn		31,71 „
Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn		125,64 „
Oberhohndorf-Reinsdorfer Eisenbahn		12,25 „
	Latus	2672,28 km

Transport	2672,28	km
Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn	5,18	„
Osthofen-Westhofener Eisenbahn	6,96	„
Ostpreussische Südbahn	242,84	„
Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn	26,65	„
Pasing-Starnberger Eisenbahn	20,45	„
Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn	28,08	„
Peine-Ilseder Eisenbahn	7,95	„
Pfalzburger Strassenbahn	9,33	„
Vereinigte Pfälzische Eisenbahnen	663,75	„
Prignitzer Eisenbahn	44,93	„
Rappoltsweiler Strassenbahn	4,00	„
Renchthalbahn	18,41	„
Reinheim-Reichelsheimer Eisenbahn	17,94	„
Rhene-Diemelthalbahn	10,94	„
Ruhlaer Eisenbahn	7,29	„
Saal-Eisenbahn	78,97	„
Schaftlach-Gmunder Eisenbahn	7,71	„
Schleswig-Angeler Eisenbahn	21,46	„
Schleswig-Holsteinische Marschbahn	237,80	„
Schopfheim-Zeller Eisenbahn	7,24	„
Sprendlingen-Wöllsteiner Eisenbahn	5,90	„
Städtische Verbindungsbahn in Frankfurt a. M.	7,74	„
Stargard-Cüstriner Eisenbahn	98,35	„
Stargard-Posener Eisenbahn	172,31	„
Starnberg-Unterpeissenberger Eisenbahn	54,66	„
Stendal-Tangermünder Eisenbahn	13,15	„
Strassburger Strassenbahnen	71,35	„
Unterelbesche Eisenbahn	103,32	„
Warstein-Lippstadter Eisenbahn	30,88	„
Weimar-Geraer Eisenbahn	68,65	„
Weimar-Rastenberger Eisenbahn	51,04	„
Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn	6,88	„
Werrabahn	189,97	„
Westersteder Eisenbahn	7,00	„
Westholsteinische Eisenbahn	99,80	„
Wismar-Karower Eisenbahn	71,61	„
Wittenberge-Perleberger Eisenbahn	10,54	„
Worms-Offsteiner Eisenbahn	10,93	„
Zittau-Reichenberger Eisenbahn	26,61	„
Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn	20,16	„
Summa	5259,51	km

Durch Verstaatlichung in 1890 scheiden hiervon aus: Die Schleswig-Holsteinische Marschbahn, die Unterelbesche Eisenbahn, die Westholsteinische Eisenbahn und die Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn sowie die badische Eisenbahn Schopfheim-Zell mit zusammen 455,04 km. Andererseits sind bis zum Schluss des Jahres 1890 noch folgende neue Privatbahnunternehmungen hinzugetreten:

Augsburger Lokalbahn	13,80 km
Lokalbahn Gotteszell-Viechtach	24,97 „
Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn	22,00 „
Weinheim-Heidelberger Eisenbahn	18,71 „
Wermelskirchen-Burger Eisenbahn	11,10 „
Zell-Todtnauer Eisenbahn	18,24 „
Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn	14,40 „
zusammen	123,22 km

sowie die Lokalbahn Deggendorf-Metten und die Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn, deren Beider Linien sich noch im Bau befinden.

Wir haben nach Vorstehendem bis auf wenige Ausnahmen aus früherer Zeit jetzt nur noch mit Privatbahnen von geringer Ausdehnung zu thun, und bei der bereits erreichten Entwickelung des Bahnnetzes sowie bei dem in allen grösseren deutschen Bundesstaaten nunmehr zur Durchführung gebrachten Staatsbahnprincip wird dies auch ferner so bleiben.

Die grossen Verkehrslinien sind innerhalb Deutschlands ausgebaut, es harren der Ausführung nur noch Abkürzungs- und Correcturstrecken zu diesen, sowie kurze Linien von vorwiegend lokaler Bedeutung, und solche hauptsächlich in denjenigen Gebietstheilen, deren Erwerbsthätigkeit bis jetzt vorwiegend auf Land- und Forstwirthschaft gegründet ist. Gerade für die Land- und Forstwirthschaft ist aber ein enggemaschtes Schienennetz Bedürfniss und beste Hülfe. Herstellung von immer mehr und mehr Bahnen unterer Ordnung und dadurch Beschränkung des kostspieligen und zeitraubenden Strassentransports auf ein Minimum sowie billigste Gütertarife für die Bedürfnisse und Erzeugnisse der Land- und Forstwirthschaft werden diesen Schutz und Hilfe besser bringen als alle Schutzzölle. Die Staaten müssen solche landwirthschaftliche Nothstandsbahnen bauen soviel sie nur können, müssen hierbei die üblichen, die Ausführung verzögernden oder ganz hindernden Vorbedingungen auf unentgeltliche Hergabe des Terrains und Zuschüsse seitens der Interessenten fallen lassen, müssen, wo sie

nicht selbst bauen können, das Entstehen von Privatbahnen in jeder Beziehung erleichtern und diese schützen vor beutegierigen, millionensüchtigen Betriebspächtern und Garanten durch staatsseitige Uebernahme des Betriebes auf billiger procentueller Theilung der Bruttoeinnahme. Die oldenburgische Staatsbahnverwaltung hat hierin bereits den rühmlichen Anfang gemacht, und was dieser bei den geringeren Hilfsquellen des Landes möglich ist, kann den übrigen Staatsbahnverwaltungen nicht schwer sein. Fort mit den horrenden Zuschüssen zu den Erweiterungsbauten auf den Anschlussstationen, fort mit den hohen Pachtsätzen für Mitbenutzung dieser, fort bei den Eisenbahnactiengesellschaften mit dem Minimalsatz von 1000 Mk. für die Actie — denn dies Alles hemmt die Fortentwickelung des Eisenbahnnetzes und in ihm die des Verkehrs, des Handels, der Gewerbthätigkeit und Industrie. Das Staatsbahnprincip wird deshalb nicht gefährdet, die Staatsbahnen werden dadurch nicht bankerott und augenblickliche Einbussen reichlich aufgewogen durch vermehrte Verkehrszuführung. — In derartigem Ausbau des Bahnnetzes und in der Anpassung der Tarife an die Bedürfnisse des Landes wird die Grundlage zu einer gedeihlichen Fortentwickelung aller Volkswohlfahrt gewonnen. Nur hiernach gehandelt! Dann werden der kommenden Generation am Ende des vollen ersten Jahrhunderts der Eisenbahnära aus dem Eisen der Schienenwege goldene Früchte gezeitigt sein noch mehr denn uns, und Kinder und Enkel dankbar nennen die glorreichen Namen der erhabenen Horte des Friedens auf lorbeergeschmücktem Thron, wie wir dankbar nennen die glorreichen Namen der sieggekrönten Könige und Fürsten, die mit dem Eisen des Schwerts die friedliche Entwickelung der Eisenwege ermöglichten zum Segen des gemeinsamen Vaterlandes, zu Nutz und Frommen deutscher Volkswohlfahrt.

Das walte Gott!

Druck: Wilhelm Baensch, Berlin SW., Ritterstrasse 77/78.





D 05934
LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA